



TP 12296F
(04/2008)

NORME DE FORMATION DES AGENTS DE BORD

DEUXIÈME ÉDITION

AVRIL 2008

AVIATION COMMERCIALE ET D'AFFAIRES





OWNER'S NAME:

ADDRESS:

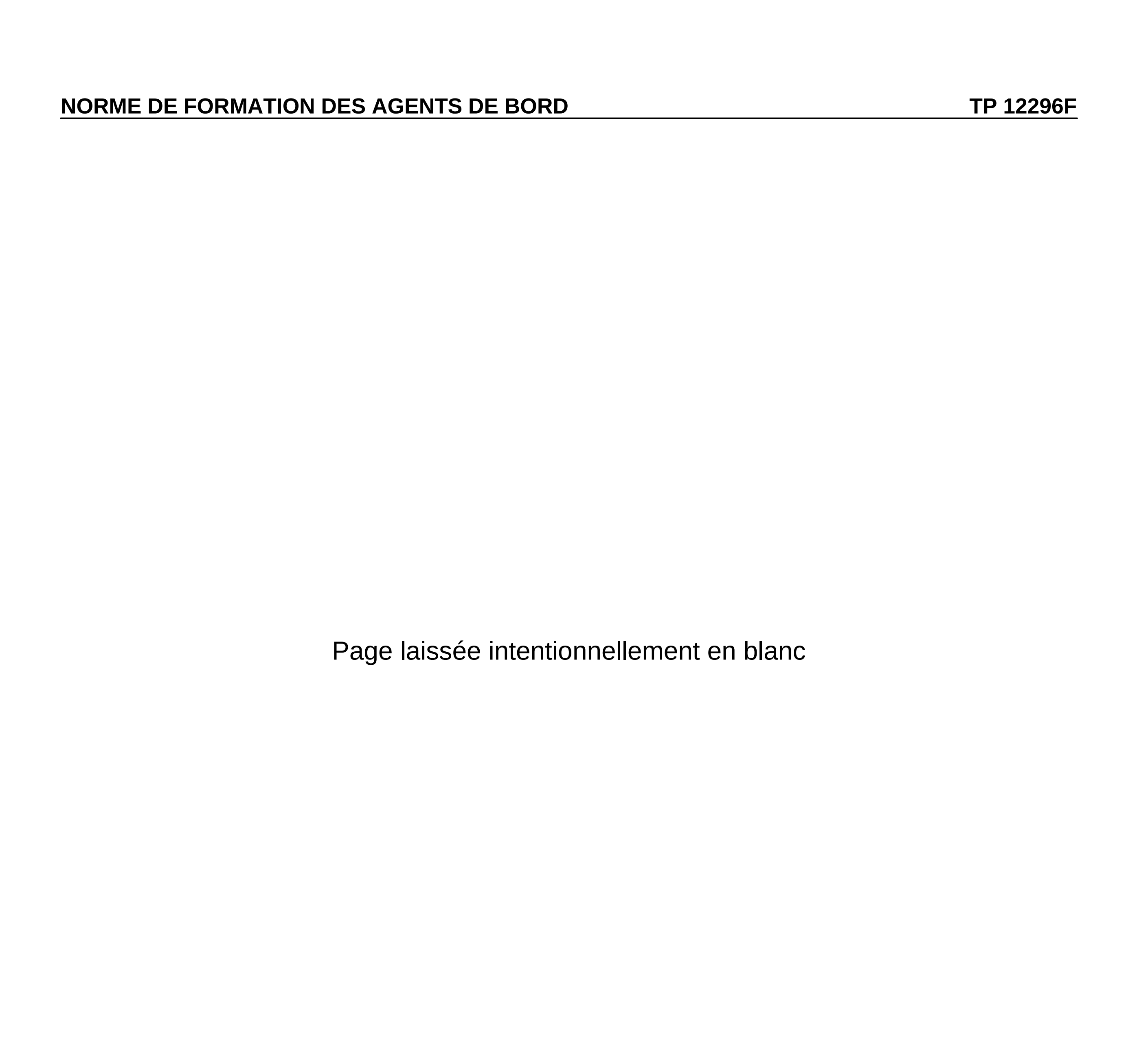
TELEPHONE NUMBER:

Veuillez acheminer vos commentaires, vos commandes ou vos questions à :

Téléphone : 1 888 830-4911 (Amérique du Nord) 613 991-4071 (autres pays)
Télécopieur : 613 991-1653
Courriel : MPS@tc.gc.ca

TP 12296F
(04/2008)

TC-1002648



Page laissée intentionnellement en blanc

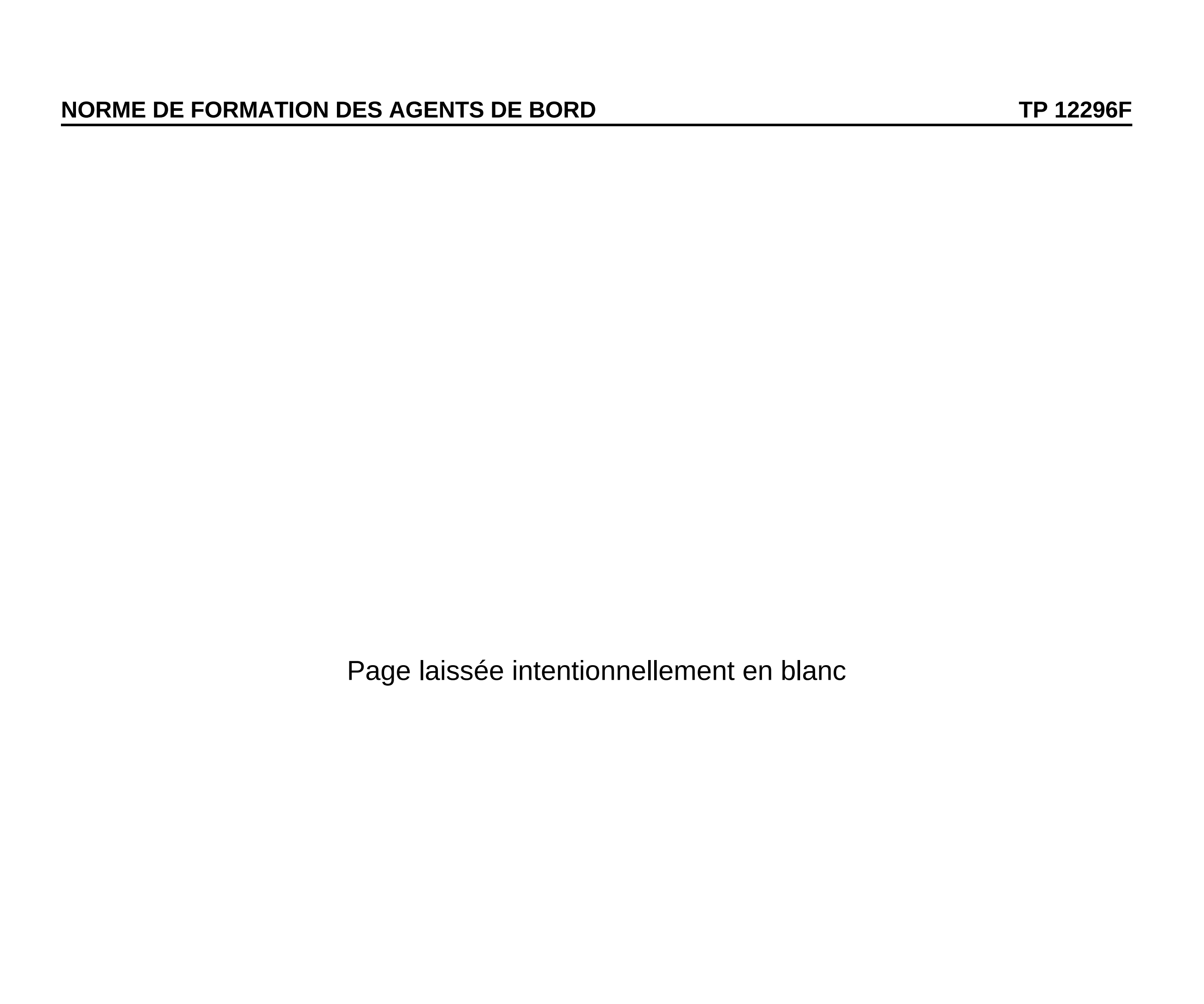
LISTE DES RÉVISIONS

Publiée à :	

Instructions:

- Suivre les instructions qui figurent sur la page couverture accompagnant la publication révisée.
- Inscrire la DATE DE RÉVISION apparaissant au bas de la ou des pages révisées.
- Inscrire vos INITIALES après avoir effectué les insertions et révisions.
- Adresser vos questions ou commentaires nécessaires à votre inspecteur régional de la sécurité cabine.

Révision	Date de la révision	Initiales
ÉDITION ORIGINALE	**1994**	TC
2ième ÉDITION	**avril 2008**	TC



Page laissée intentionnellement en blanc

LISTE DE PAGES EN VIGUEUR

LISTE DE PAGES EN VIGUEUR

Initiale – Partie 7

Page 7-1	15 avril 2005
Page 7-2	15 avril 2005
Page 7-3	15 avril 2005
Page 7-4	15 avril 2005
Page 7-5	15 avril 2005
Page 7-6	15 avril 2005
Page 7-7	15 avril 2005
Page 7-8	15 avril 2005
Page 7-9	15 avril 2005
Page 7-10	15 avril 2005
Page 7-11	15 avril 2005
Page 7-12	15 avril 2005
Page 7-13	15 avril 2005
Page 7-14	avril 2008
Page 7-15	avril 2008
Page 7-16	15 avril 2005
Page 7-17	avril 2008
Page 7-18	avril 2008

Initiale – Partie 8

Page 8-1	15 avril 2005
Page 8-2	15 avril 2005
Page 8-3	15 avril 2005
Page 8-4	15 avril 2005
Page 8-5	15 avril 2005
Page 8-6	15 avril 2005
Page 8-7	15 avril 2005
Page 8-8	15 avril 2005
Page 8-9	15 avril 2005
Page 8-10	15 avril 2005
Page 8-11	15 avril 2005
Page 8-12	15 avril 2005
Page 8-13	15 avril 2005
Page 8-14	15 avril 2005
Page 8-15	15 avril 2005
Page 8-16	15 avril 2005
Page 8-17	15 avril 2005
Page 8-18	15 avril 2005
Page 8-19	15 avril 2005
Page 8-20	15 avril 2005
Page 8-21	15 avril 2005
Page 8-22	15 avril 2005
Page 8-23	15 avril 2005
Page 8-24	15 avril 2005
Page 8-25	15 avril 2005
Page 8-26	15 avril 2005
Page 8-27	15 avril 2005
Page 8-28	15 avril 2005

Annuelle – Partie 1

Page 1-1	15 avril 2005
Page 1-2	15 avril 2005

Annuelle – Partie 2

Page 2-1	15 avril 2005
Page 2-2	15 avril 2005

Annuelle – Partie 3

Page 3-1	15 avril 2005
Page 3-2	15 avril 2005
Page 3-3	15 avril 2005
Page 3-4	15 avril 2005
Page 3-5	15 avril 2005
Page 3-6	15 avril 2005
Page 3-7	15 avril 2005
Page 3-8	15 avril 2005
Page 3-9	15 avril 2005
Page 3-10	15 avril 2005
Page 3-11	15 avril 2005
Page 3-12	15 avril 2005
Page 3-13	15 avril 2005
Page 3-14	15 avril 2005
Page 3-15	15 avril 2005
Page 3-16	15 avril 2005
Page 3-17	15 avril 2005
Page 3-18	15 avril 2005
Page 3-19	15 avril 2005

Annuelle – Partie 4

Page 4-1	15 avril 2005
Page 4-2	15 avril 2005
Page 4-3	15 avril 2005
Page 4-4	15 avril 2005
Page 4-5	15 avril 2005
Page 4-6	15 avril 2005
Page 4-7	15 avril 2005
Page 4-8	15 avril 2005
Page 4-9	avril 2008
Page 4-10	avril 2008

Annuelle – Partie 5

Page 5-1	15 avril 2005

Annuelle – Partie 6

Page 6-1	15 avril 2005
Page 6-2	15 avril 2005
Page 6-3	15 avril 2005
Page 6-4	15 avril 2005
Page 6-5	15 avril 2005
Page 6-6	15 avril 2005
Page 6-7	15 avril 2005
Page 6-8	15 avril 2005

Annuelle – Partie 7

Page 7-1	15 avril 2005
Page 7-2	15 avril 2005
Page 7-3	15 avril 2005
Page 7-4	15 avril 2005
Page 7-5	15 avril 2005
Page 7-6	15 avril 2005
Page 7-7	15 avril 2005
Page 7-8	15 avril 2005
Page 7-9	15 avril 2005
Page 7-10	15 avril 2005

LISTE DE PAGES EN VIGUEUR

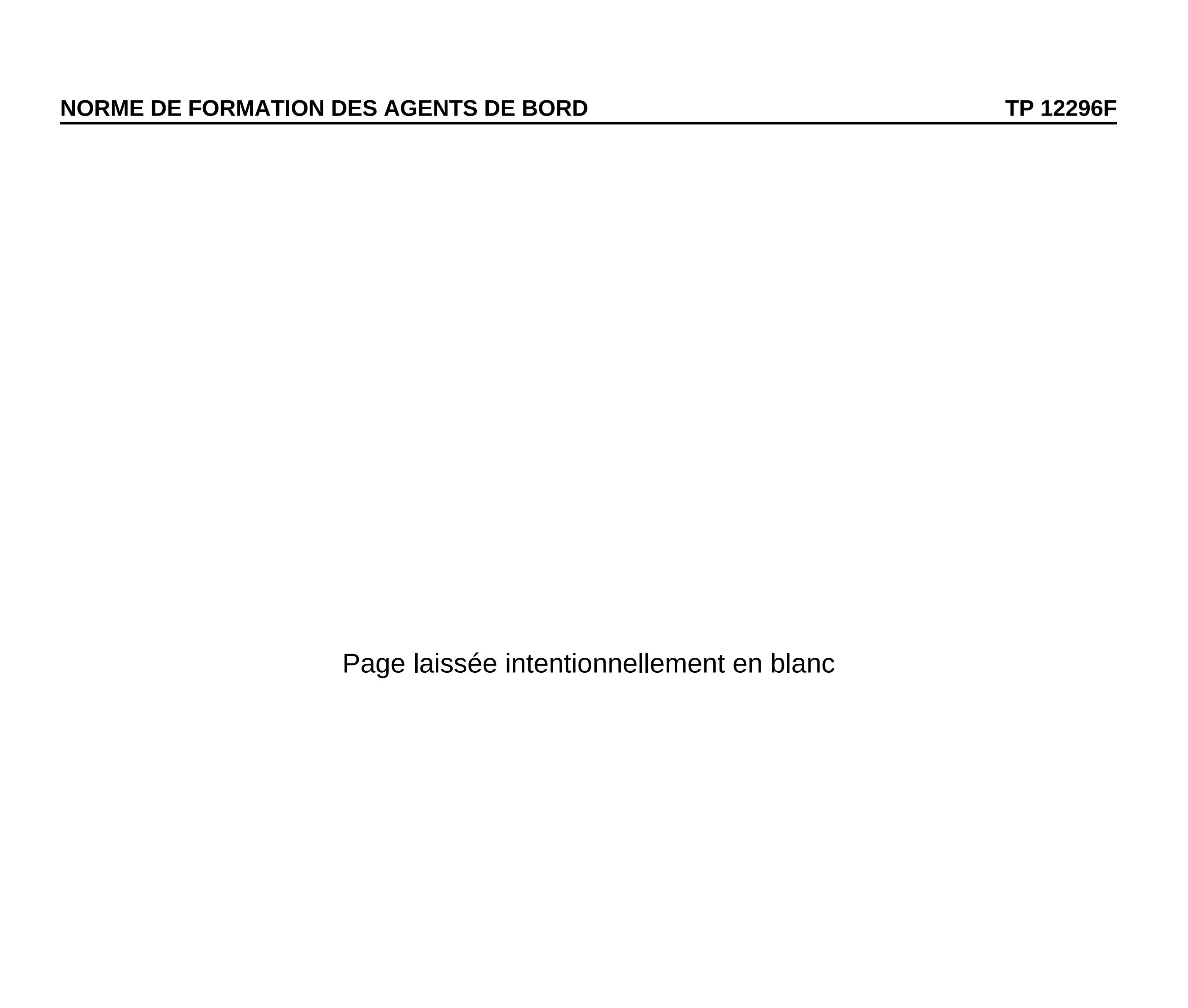
Page 7-11	avril 2008
Page 7-12	avril 2008

Annexe A

Page A-1	15 avril 2005
Page A-2	15 avril 2005
Page A-3	15 avril 2005
Page A-4	15 avril 2005
Page A-5	15 avril 2005
Page A-6	15 avril 2005
Page A-7	15 avril 2005
Page A-8	15 avril 2005
Page A-9	15 avril 2005
Page A-10	15 avril 2005
Page A-11	15 avril 2005
Page A-12	15 avril 2005
Page A-13	15 avril 2005
Page A-14	15 avril 2005
Page A-15	15 avril 2005
Page A-16	15 avril 2005
Page A-17	15 avril 2005
Page A-18	15 avril 2005
Page A-19	15 avril 2005
Page A-20	15 avril 2005
Page A-21	15 avril 2005
Page A-22	15 avril 2005
Page A-23	15 avril 2005
Page A-24	15 avril 2005
Page A-25	15 avril 2005
Page A-26	15 avril 2005
Page A-27	15 avril 2005
Page A-28	15 avril 2005
Page A-29	15 avril 2005
Page A-30	15 avril 2005
Page A-31	15 avril 2005
Page A-32	15 avril 2005
Page A-33	15 avril 2005
Page A-34	15 avril 2005
Page A-35	15 avril 2005
Page A-36	15 avril 2005
Page A-37	15 avril 2005
Page A-38	15 avril 2005
Page A-39	15 avril 2005
Page A-40	15 avril 2005

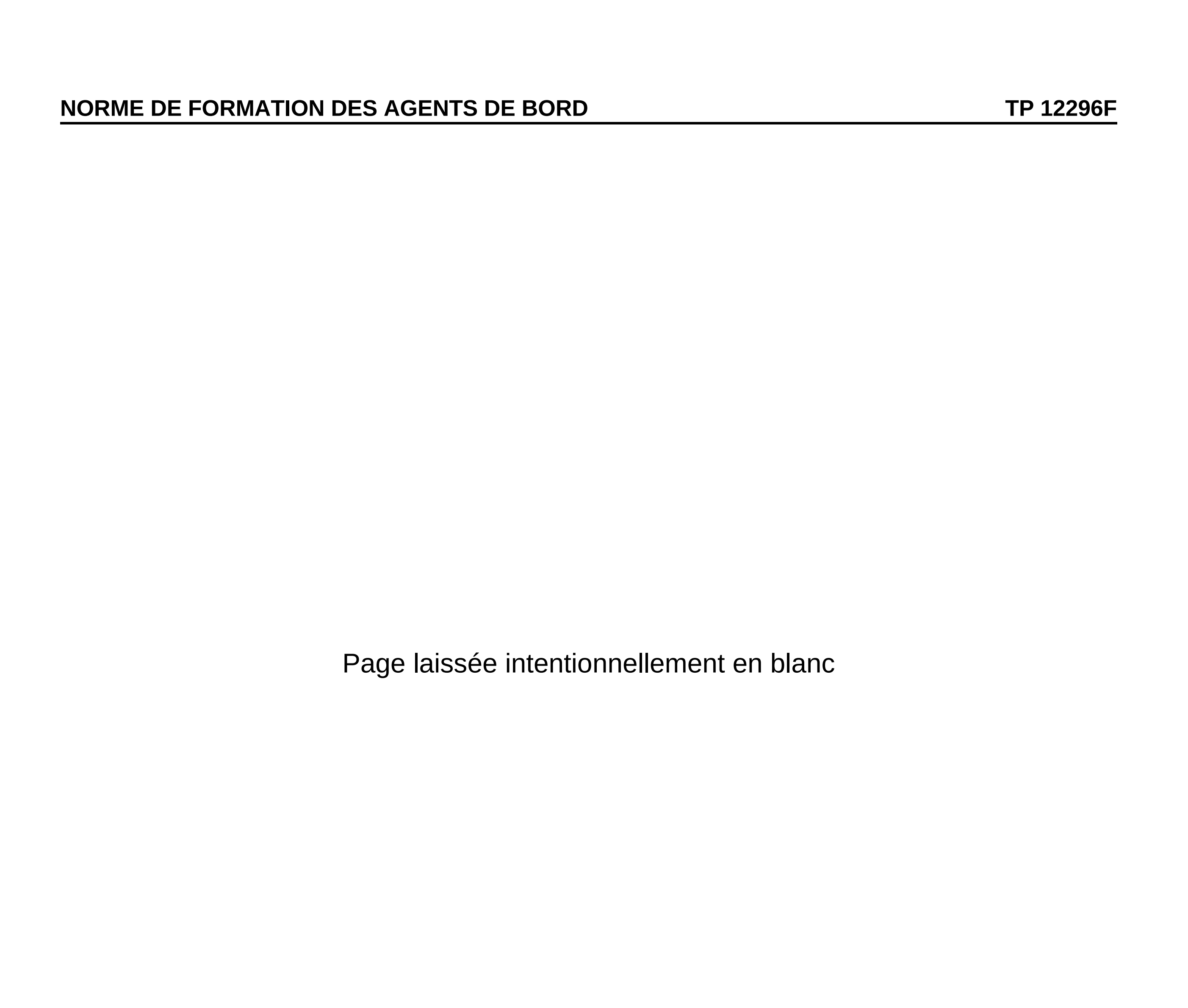
Index alphabétique

Page 1-1	15 avril 2005
Page 1-2	15 avril 2005
Page 1-3	15 avril 2005



Page laissée intentionnellement en blanc

INTRODUCTION



Page laissée intentionnellement en blanc

(1) INTRODUCTION

La présente norme précise les exigences minimales requises pour satisfaire à la réglementation concernant l'utilisation d'aéronefs pour assurer le service de transport aérien. Elle comprend les trois volets suivants :

a) LE PLAN DU COURS DE FORMATION – ce plan précise les principaux sujets de la formation initiale, de la formation annuelle, le type d'aéronef visé et la formation de requalification.

b) LE CONTENU DU PROGRAMME – cette partie traite de l'objectif de formation, de sa portée, de renseignements particuliers en rapport à chacun des sujets ainsi que des exercices pratiques qui doivent être effectués.

c) L'ANNEXE A – SORTIES/ISSUES D'AÉRONEFS PRÉSENTANT DES CARACTÉRISTIQUES ÉQUIVALENTES – dans cette annexe, les caractéristiques des sorties sont présentées par type d'aéronef et, lorsqu'il y a lieu, on y précise des sorties de remplacement compatibles.

Lorsque l'exploitant aérien élabore les programmes de formation qu'il doit soumettre à l'approbation de l'autorité réglementaire, il doit y ajouter les éléments de la présente norme qui s'appliquent à son exploitation *(par exemple le type, le modèle et la série des aéronefs exploités; les exigences et les normes réglementaires applicables; l'équipement de secours et d'urgence transporté à bord, etc.).*

> ***Nota :*** *Les articles facultatifs, les renseignements à caractère indicatif, les pratiques recommandées, les explications ainsi que d'autres éléments d'information seront imprimés en italiques et, autant que possible, présentés dans un cadre.*
>
> *Les informations publiées dans un manuel des agents de bord d'un exploitant aérien peuvent être regroupées dans un ordre différent de celui de la présente norme; toutefois, l'exploitant aérien doit insérer dans le manuel un index ou une liste de renvois détaillés.*

(2) VUE D'ENSEMBLE DU PROGRAMME

a) FORMATION INITIALE – le contenu des parties un à six indique des critères minimums et vise à permettre que chaque stagiaire reçoive les **connaissances** nécessaires pour exécuter les tâches et les responsabilités qui lui sont confiées pour assurer la sécurité. La formation constituera le principal moyen pour atteindre cet objectif. La partie sept, consacrée aux exercices pratiques, précise les critères minimums à satisfaire en matière d'utilisation de l'équipement, de prestation et d'évaluation lors des exercices, et doit permettre au stagiaire d'acquérir les **compétences** nécessaires à l'exécution de ses tâches et de ses fonctions.

b) FORMATION ANNUELLE – elle est axée beaucoup plus sur la vérification des connaissances et des compétences des membres d'équipage plutôt que sur leur formation. Elle a été conçue en fonction des trois objectifs suivants :

   i. la vérification des connaissances;

   ii. la formation relative au nouvel équipement de secours et d'urgence et aux procédures qui s'y rattachent, ainsi que sur l'examen des accidents/incidents touchant l'exploitant aérien (Partie cinq);

   iii. la vérification de compétences (Partie sept).

   Les parties un à six, à l'exception de la partie cinq, contiennent les objectifs de formation qui déterminent l'étendue des connaissances dont l'acquisition sera vérifiée au moyen d'un examen ou d'une autre méthode équivalente approuvée. La partie cinq n'a pas besoin de faire l'objet d'une vérification de connaissances. La partie sept précise les exercices pratiques que le stagiaire doit effectuer et indique les critères minimums auxquels le stagiaire doit satisfaire en matière d'utilisation de l'équipement, de prestation et d'évaluation lors des exercices ainsi que les compétences qui doivent être vérifiées.

Étant donné que la formation annuelle est principalement axée sur la vérification des connaissances et des compétences, tout échec à un examen ou à un exercice pratique sera révélateur d'un manque de connaissances ou de compétences. Dans ce cas le membre d'équipage aura besoin d'un complément de formation avant qu'il se présente à nouveau à un examen écrit ou à un nouvel exercice pratique.

c) FORMATION DE REQUALIFICATION – garantit que le stagiaire qui reprend le travail après une absence au cours de laquelle ses qualifications se sont émoussées, suit un entraînement suffisant pour lui permettre de se requalifier en suivant avec succès un programme de formation annuelle. Celui-ci englobe :

- La vérification et (ou) l'examen ou l'entraînement et la pratique (s'il y a lieu) des sujets obligatoires dans le cadre du programme de requalification et qui ne seront pas abordés dans le programme de formation annuelle;
- Le point sur la politique et les procédures d'exploitation de la compagnie, le manuel d'exploitation de la compagnie, le manuel des agents de bord ainsi que les responsabilités en matière de sécurité avant vol;
- L'initiation aux équipements et aux procédures d'exploitation adoptés par l'exploitant aérien pendant l'absence du stagiaire.

Le contenu obligatoire du programme de formation de requalification est fonction du contenu de la formation initiale, même si l'exploitant aérien jouit d'une certaine souplesse en ce qui concerne la portée des éléments à aborder. Le contenu de la formation initiale servant de niveau de référence, il appartient à l'exploitant aérien de s'assurer que le stagiaire possède un niveau de connaissances et de compétences suffisant pour lui permettre de se requalifier en suivant avec succès la formation annuelle.

Nota 1 : *En vertu de ce processus, il se peut que l'exploitant aérien doive consulter le stagiaire pour connaître ses besoins en matière de formation.*

Nota 2 : *La formation de requalification n'est jamais dispensée isolément. Elle est toujours suivie du programme de formation annuelle.*

d) STRUCTURE DE LA NORME

Chaque objectif de formation est suivi d'une liste de domaines (ou d'étendue de connaissances) accompagnée de points d'information connexes qui constituent le contenu minimal de renseignements de base à intégrer au programme respectif, lorsqu'ils s'appliquent aux opérations de l'exploitant aérien, afin d'atteindre l'objectif prescrit.

Au cours de la formation initiale, l'exploitant aérien doit vérifier les connaissances ou les compétences du stagiaire/agent de bord en se fondant au moins sur ce contenu de base minimal.

Au cours de chaque formation annuelle subséquente, l'exploitant aérien est censé vérifier les connaissances dans chacun des domaines, pas nécessairement sur chacun des points d'information. La vérification des connaissances, dans chacun des domaines, à l'aide d'un examen écrit ou de tout autre moyen équivalent approuvé, doit varier d'année en année.

Un exploitant aérien doit vérifier les aspects relatifs aux connaissances pendant le déroulement de la vérification de compétences en ligne.

Un dossier de formation individuelle doit refléter les détails relatifs à n'importe quelle partie de la vérification de connaissances qui est menée au cours d'une vérification de compétences en ligne. Les détails sur tout exercice pratique exécuté par un candidat avant d'être employé comme membre d'équipage actif doivent être inscrits dans son dossier de formation.

Vérification de connaissances – La formation initiale est destinée à faire en sorte que chaque stagiaire reçoive les connaissances nécessaires à l'exécution de ses tâches et fonctions. Par conséquent, la vérification de l'acquisition de ces connaissances fait partie intégrante de la formation initiale.

Au cours de la formation initiale, les connaissances peuvent être vérifiées en permanence au moyen de tests, d'interrogations orales, de questionnement de l'instructeur, de même que dans le cadre d'examen officiel. De nombreux points d'enseignement peuvent être vérifiés dans le cadre de la prestation des stagiaires lors des exercices, par les questions de l'instructeur et à partir des questions que pose le stagiaire. Bon nombre de plans de leçons comprennent une récapitulation du sujet à l'étude à la fin de l'exposé. À condition que le programme de formation comprenne un mécanisme permettant de vérifier chaque point d'information au cours du déroulement de la formation, il est nécessaire que l'examen officiel cherche à vérifier l'acquisition de connaissances dans chaque domaine.

Alors que la vérification au cours de la formation initiale vise à déterminer si le stagiaire a assimilé les connaissances et acquis les compétences nécessaires pour exécuter ses tâches et fonctions, la vérification au cours de la formation annuelle doit permettre de s'assurer que l'agent de bord a ***maintenu*** *les connaissances et les compétences qu'il a acquises depuis sa dernière séance de formation. Il se peut par conséquent que les moyens de vérification des connaissances ou des compétences diffèrent. La méthode de vérification lors de la formation annuelle doit être vérifiable.*

e) ÉLABORATION

La formation élaborée dans le cadre du programme de formation peut être fournie en ayant recours aux méthodes didactiques suivantes : démonstrations, renseignements en classe, formation automatisée, présentations audiovisuelles ou par d'autres moyens conçus par l'exploitant aérien, sous réserve que les méthodes utilisées permettent à chaque stagiaire ou membre d'équipage de fournir une formation efficace et conforme à la norme. Des programmes de formation peuvent être présentés dans un ordre différent que celui prévu par la norme et ils peuvent comporter des exercices combinés (exemple pratique de l'endossement du gilet de sauvetage, pratiques avec radeau pneumatique et pratique de l'amerrissage forcé).

Des documents comme le Règlement de l'aviation canadien (RAC), les Circulaires d'information de l'Aviation commerciale et d'affaires (CIACA), la Publication d'information aéronautique (AIP), les listes d'équipement minimal (MEL), etc. peuvent être cités en référence pour aider à recueillir des renseignements utiles à l'élaboration des programmes de formation.

f) SÉCURITÉ

La formation qui comprend des exercices pratiques de sécurité et d'urgence doit être la plus réaliste possible. Toutefois, ce souci de réalisme présente certains risques, notamment de blessures, dont les exploitants aériens doivent tenir compte en prenant toutes les précautions nécessaires pour les minimiser.

g) APPROBATION DE L'AUTORITÉ RÉGLEMENTAIRE

Conformément à l'article 705.124 du Règlement de l'aviation canadien, le ministre des Transports doit approuver les programmes de formation des membres d'équipage de l'exploitant aérien. Pour obtenir l'approbation d'un programme de formation initiale ou annuelle, de formation axée sur le type d'aéronef ou de requalification des agents de bord ainsi que d'une révision d'un programme déjà approuvé, l'exploitant aérien doit soumettre le programme visé à l'attention du Ministre.

Le programme doit satisfaire aux exigences de la norme pour que le Ministre l'approuve. Une fois le programme approuvé, il peut être mis en oeuvre ou révisé.

(3) CHAMP D'APPLICATION

a) La **formation initiale** est nécessaire aux personnes sans expérience préalable d'agent de bord à l'emploi de l'exploitant aérien ou aux membres d'équipage dont la période de validité de la formation annuelle est expirée pour les périodes indiquées dans les exigences de requalification dont il est question au point 4) ci-dessous.

b) L'**entraînement en ligne** doit être terminé dans les quatre-vingt-dix jours qui suivent l'achèvement de la formation au sol dans le cadre du programme de formation approuvé de l'exploitant aérien. Lorsque le stagiaire n'a pas terminé son entraînement en ligne dans les quatre-vingt-dix jours requis, il peut renouveler sa qualification en suivant le programme de formation et de requalification, le programme de formation annuelle et l'entraînement en ligne ou un autre cours initial.

c) L'**expérience opérationnelle** n'est nécessaire que pendant la première année avec chaque exploitant aérien suite à l'entraînement en ligne. Lorsque la personne n'a pas exercé les fonctions de membre d'équipage au moins une fois dans chacune des périodes de 90 jours suivant son entraînement en ligne, elle peut renouveler sa qualification en suivant la formation de requalification et la formation annuelle. Ce point n'est pas transférable d'un exploitant aérien à un autre.

d) La **formation annuelle** est requise tous les douze mois qui suivent la fin de la formation initiale et pour les membres d'équipage dont la période de validité de la formation est expirée pour les périodes indiquées dans les normes de requalification en 4) ci-dessous.

e) La **formation selon le type d'aéronef** est nécessaire pour le membre d'équipage qui veut obtenir ou maintenir sa qualification pour chaque type d'aéronef auquel il sera affecté. Lorsqu'un exploitant aérien met en service un nouvel appareil dans sa flotte, une formation initiale (propre à l'aéronef) est nécessaire mais elle peut être modifiée pour souligner les différences lorsque l'exploitant exploite déjà d'autres aéronefs du même type/constructeur dans sa flotte. Lorsqu'un programme modifié fait l'objet d'une demande d'approbation, l'exploitant doit démontrer que son contenu est suffisant pour respecter les normes de qualification.

Nota : *La phrase « du même type/constructeur » signifie que l'exploitant aérien possède d'autres appareils du même constructeur ET que le type d'aéronef est analogue. Par exemple, un exploitant qui exploite actuellement un Airbus A-320 pourra offrir une formation axée sur les différences lorsqu'il mettra en service l'A-319, alors qu'un exploitant qui exploite des Boeing 737 ne pourra pas dispenser une formation axée sur les différences s'il met en service dans sa flotte un Boeing 747.*

f) La **formation de requalification** est nécessaire pour le membre d'équipage dont la validité de la formation est expirée pour une période spécifiée dans les exigences de requalification en 4) ci-dessous.

(4) EXIGENCES DE REQUALIFICATION DES AGENTS DE BORD

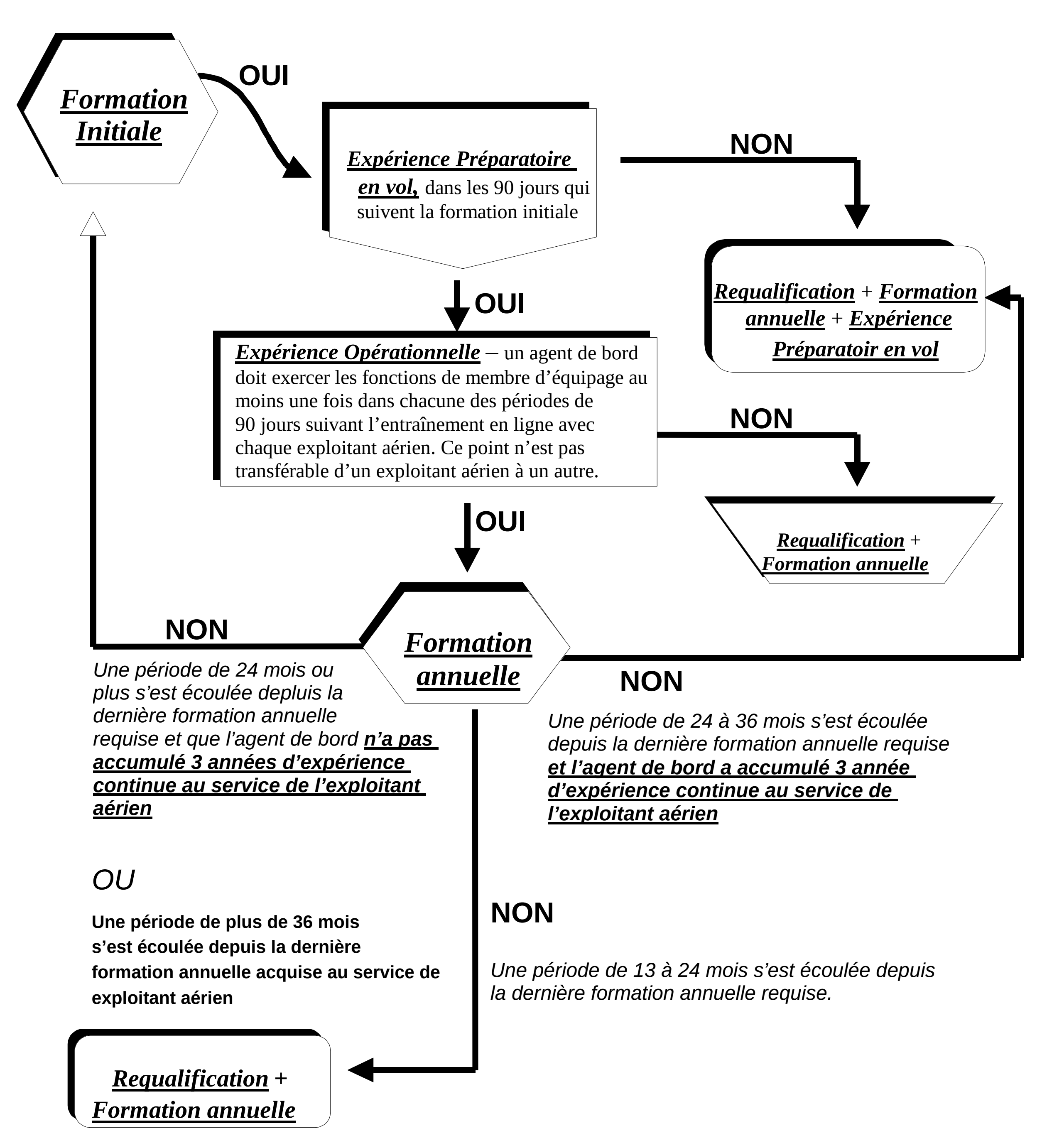
Les exigences visant la requalification des agents de bord sont les suivantes :

- Formation annuelle : la validité de la formation annuelle prend fin le premier jour du treizième mois suivant le mois dans lequel la formation a été terminée.

Lorsque la période de validité de la formation annuelle expire, l'agent de bord doit se requalifier comme suit :

- Il devra suivre le programme de formation de requalification et le programme de formation annuelle si la période qui s'est écoulée depuis la dernière formation requise s'étend entre 13 et 24 mois.
- Il devra suivre le programme de formation de requalification, le programme de formation annuelle et l'entraînement en ligne si la période qui s'est écoulée depuis la dernière formation requise est de 24 à 36 mois et que l'agent de bord possède 3 années d'expérience continue au service de l'exploitant aérien.
- Il devra suivre le programme de formation initiale et l'entraînement en ligne si la période qui s'est écoulée depuis la dernière formation annuelle requise est de 24 mois ou plus et que l'agent de bord ne possède pas 3 années d'expérience continue au service de l'exploitant aérien.
- Il devra suivre le programme de formation initiale et l'entraînement en ligne si une période de plus de 36 mois s'est écoulée depuis la dernière formation annuelle requise.

Le tableau à la page v illustre ces exigences.



Guide de Référence Rapide

Exigence – Requalification Agent de Bord

(5) EXIGENCES RELATIVES À LA COMPÉTENCE DE L'AGENT DE BORD

L'exploitant aérien, dans le cadre de son programme de formation, doit s'assurer que l'agent de bord possède les compétences nécessaires pour s'acquitter des tâches et des fonctions qui lui sont assignées dans l'intérêt de la sécurité des passagers en vérifiant les connaissances et les compétences de l'agent de bord pour voir s'il atteint un niveau de compétence de 100 %.

Le programme de formation de l'exploitant aérien doit préciser les résultats d'examens et de tests qui constituent une réussite ou un échec, les modalités d'attribution des notes qui constituent un échec et les modalités de correction lorsque la note de passage est inférieure à 100 %.

a) EXAMEN(S) – Procédures de sécurité, procédures d'urgence et type(s) d'aéronef

i. Les examens portant sur les procédures de sécurité et d'urgence doivent servir à **vérifier** les connaissances de l'agent de bord en matière de procédures de sécurité et d'urgence normalisées qui figurent dans le manuel des agents de bord.

ii. Les examens sur l'aéronef doivent servir à **vérifier** les connaissances de l'agent de bord de chaque type d'aéronef, y compris mais de façon non restrictive : les systèmes, sorties/issues, le matériel de sécurité et d'urgence de même que les restrictions concernant le fonctionnement normal, anormal, secondaire et d'urgence de ceux-ci.

b) EXAMEN(S) PRATIQUE(S) – Équipement de sécurité, matériel et procédures d'urgence

i. Les examens pratiques portant sur l'équipement de sécurité, le matériel et les procédures d'urgence doivent permettre de **vérifier** les connaissances de l'agent de bord quant au fonctionnement du matériel de sécurité et d'urgence et de sa capacité à accomplir les tâches associées aux procédures d'urgence pertinentes.

(6) SECOURISME EN AVIATION

a) PROCESSUS D'APPROBATION RÉGLEMENTAIRE

Pour faire approuver un programme de formation en secourisme ou faire réviser un programme approuvé, l'exploitant aérien doit soumettre le programme au Ministre accompagné de la preuve écrite d'un « organisme agree » ou de Santé Canada attestant que le programme ou sa révision satisfait à la norme de formation en secourisme et que le contenu est techniquement suffisant. L'approbation du Ministre peut alors être octroyée et le programme ou sa révision être mis en oeuvre.

b) ORGANISMES AGRÉÉS

Un organisme agréé est un organisme de secourisme dont le programme de formation en secourisme en aviation a été accepté par Santé Canada.

Pour plus de précisions sur la façon de venir « organisme agree », adressez-vous à

SANTÉ CANADA
Division de médecine de l'aviation civile (AARG)
330 rue Sparks, Ottawa (Ontario),
K1A 0N8.

c) QUALIFICATIONS DE L'INSTRUCTEUR

Les instructeurs doivent être qualifiés conformément à l'article 705.124 du RAC et au programme de « l'organisme agree ».

d) CRITÈRES RELATIFS AUX ÉQUIPEMENTS ET AUX PROCÉDURES

Le contenu du programme de formation et la méthode d'enseignement doivent concorder avec la quantité et le type d'équipements transportés dans l'avion ainsi qu'avec les procédures publiées par l'exploitant aérien.

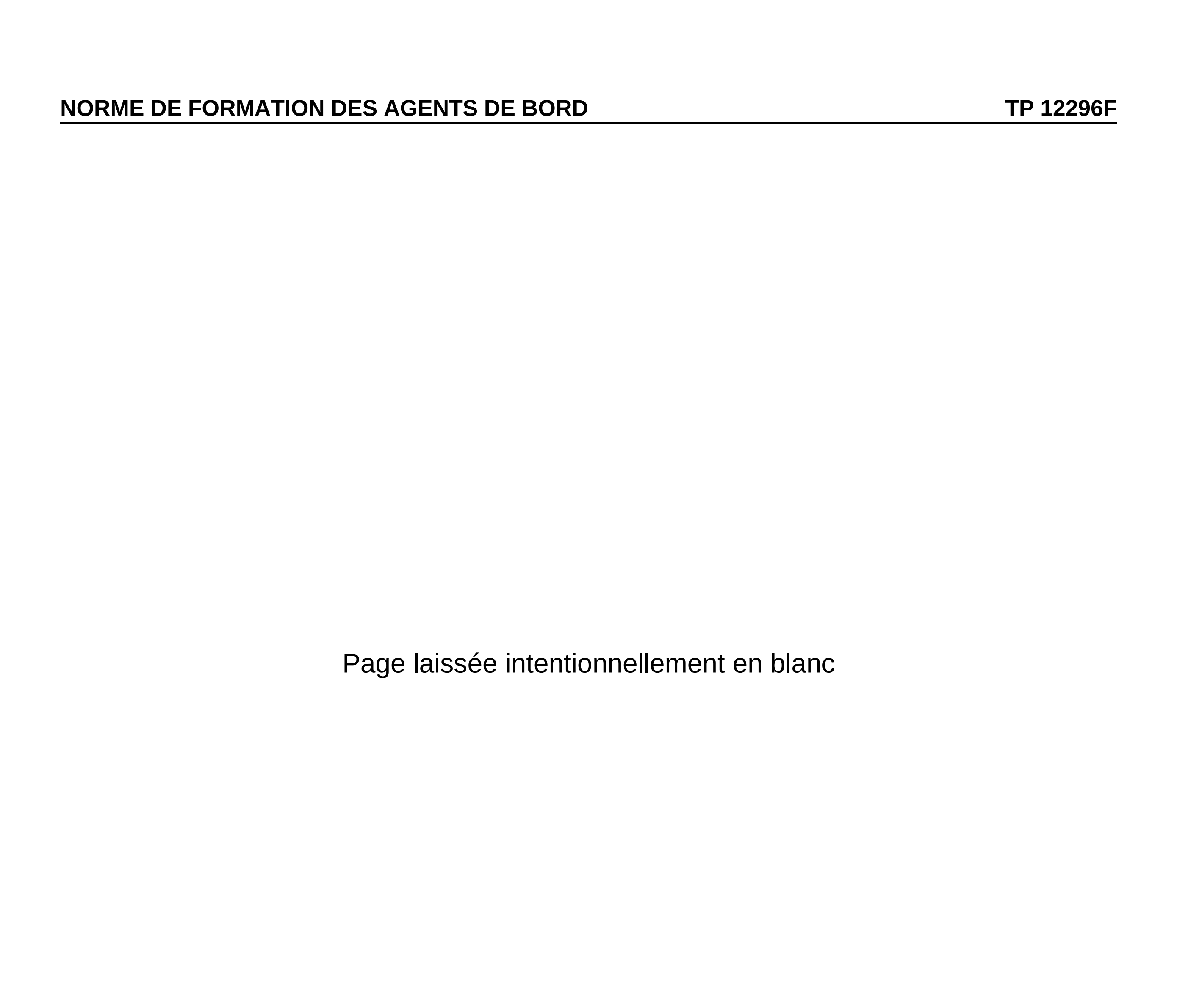
e) PÉRIODE DE VALIDITÉ

La formation en secourisme est valide pour une durée de trois ans à partir du mois où l'étudiant a terminé son cours.

Nota : *L'exploitant aérien peut présenter une liste de contrôle avec son programme de formation pour établir des renvois entre la norme et les plans de cours. Cela facilitera grandement le processus.*

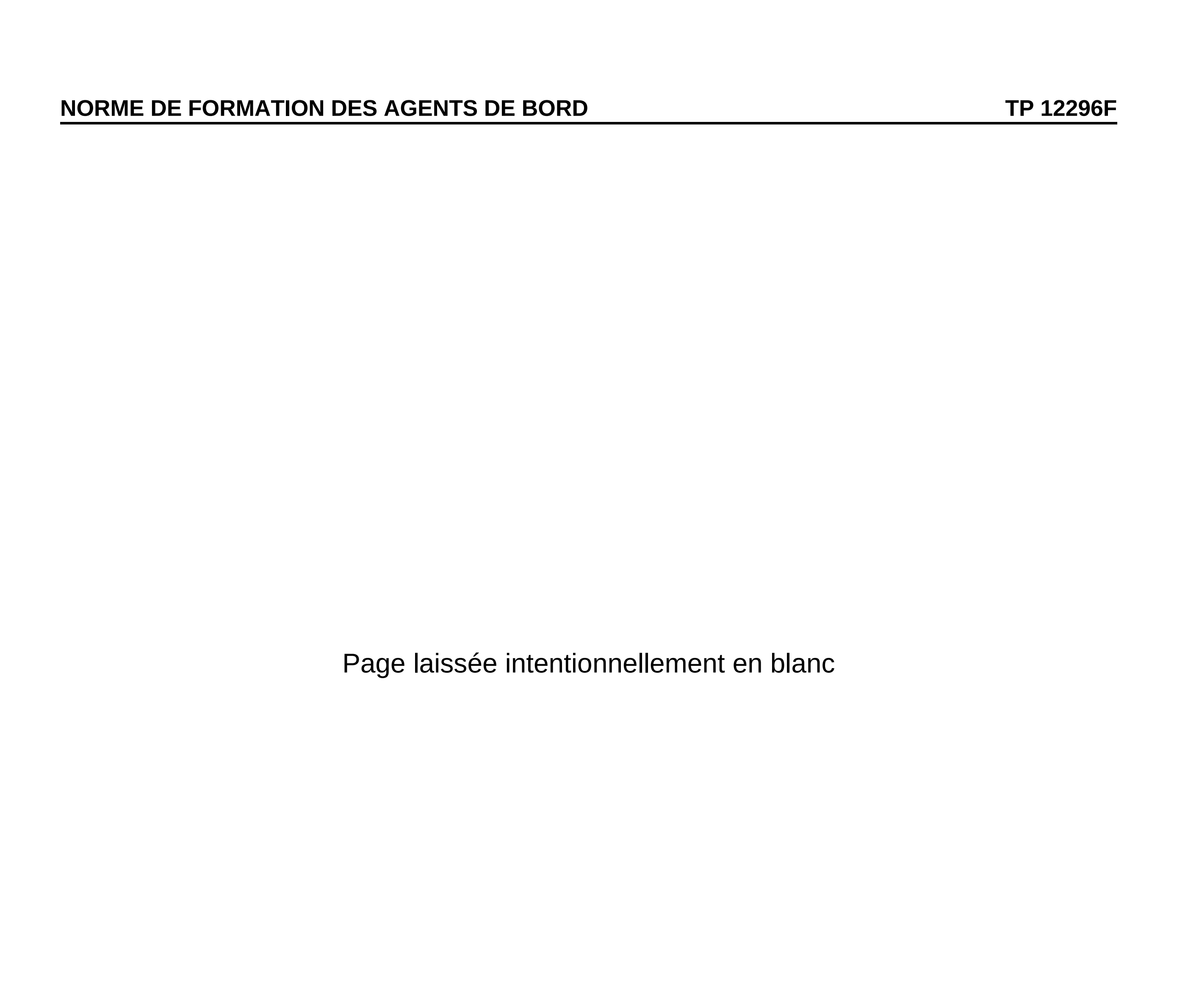
(7) AUTRE FORMATION

Les agents de bord peuvent être également tenus d'avoir suivi d'autres formations par exemple dans le domaine des marchandises dangereuses, de la sûreté, et de la santé et de la sécurité au travail – Aviation (SST-A). En ce qui concerne le formation relative aux marchandises dangereuses, consultez le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses, et, en ce qui concerne la formation des membres d'équipage relative à la sûreté, consultez les mesures de sûreté élaborées conformément au Règlement canadien sur la sûreté aérienne.



Page laissée intentionnellement en blanc

PLAN DE COURS DE FORMATION



Page laissée intentionnellement en blanc

Formation de requalification et en fonction du type d'aéronef, suivant la portée telle que publiée pour la formation initiale.

	FORMATION INITIALE	FORMATION ANNUELLE	REQUALIFICATION	TYPE D'AÉRONEF
PARTIE UN INITIATION À L'AVIATION				
FAMILIARISATION – EXPLOITANT AÉRIEN				
Aspects particuliers à l'exploitant aérien	●			
Aspects particuliers à l'agent de bord	●			
VUE D'ENSEMBLE DE LA RÉGLEMENTATION				
Vue d'ensemble de la réglementation	●			
Lois et règlements	●	●	●	
TERMINOLOGIE AÉRONAUTIQUE				
Terminologie	●			
Paramètres	●			
THÉORIE DU VOL				
Description générale de l'aéronef	●			
Aérodynamique	●			
Contrôle de la circulation aérienne	●			
PHYSIOLOGIE DU VOL				
Généralités	●	●	●	
Effets de l'altitude	●	●	●	
PARTIE DEUX RÔLES ET RESPONSABILITÉS				
EXPLOITANT AÉRIEN				
Exigences opérationnelles	●		●	
Manuel d'exploitation/Manuel des agents de bord	●		●	
MEMBRES D'ÉQUIPAGE				
Généralités	●	●	●	
INSPECTEURS DE TRANSPORTS CANADA AVIATION				
Généralités	●			

Formation de requalification et en fonction du type d'aéronef, suivant la portée telle que publiée pour la formation initiale.

	FORMATION INITIALE	FORMATION ANNUELLE	REQUALIFICATION	TYPE D'AÉRONEF
PARTIE TROIS PROCÉDURES DE SÉCURITÉ				
COORDINATION D'ÉQUIPAGE				
Généralités	●		●	
Coordination d'équipage	●	●	●	
COMMUNICATIONS				
Généralités	●	●	●	
Communications	●	●	●	
Annonces passagers	●			
CONTAMINATION DES SURFACES				
Généralités	●	●	●	
Responsabilités de l'équipage	●	●	●	
Dégivrage/antigivrage	●	●	●	
BREFFAGES – EXPOSÉS				
Breffages de l'équipage	●	●	●	
Exposés des passagers	●	●	●	
VÉRIFICATIONS DE SÉCURITÉ				
Généralités	●	●	●	
TRAITEMENT DES PASSAGERS				
Généralités	●	●	●	
Embarquement des passagers	●	●	●	
SIÈGES ET CEINTURES DE SÉCURITÉ – PASSAGERS ET MEMBRES D'ÉQUIPAGE				
Sièges – passagers	●	●	●	●
Sièges – équipage	●	●	●	●
BAGAGES DE CABINE				
Bagages de cabine – passagers	●	●	●	●
Bagages de cabine – équipage	●	●	●	●
APPAREILS ÉLECTRONIQUES				
Généralités	●	●		
SERVICE PASSAGERS AU SOL				
Généralités	●		●	
Responsabilités de l'équipage	●	●	●	

Formation de requalification et en fonction du type d'aéronef, suivant la portée telle que publiée pour la formation initiale.

	FORMATION INITIALE	FORMATION ANNUELLE	REQUALIFICATION	TYPE D'AÉRONEF
RAVITAILLEMENT AVEC PASSAGERS À BORD				
Généralités	●	●	●	
Responsabilités de l'équipage	●	●	●	
MESURES PRÉ-DÉCOLLAGE ET PRÉ-ATTERRISSAGE				
Préparation cabine	●		●	
Responsabilités de l'équipage	●	●	●	
Situations anormales	●	●	●	
HÉLICES – ANOMALIES				
Généralités	●	●	●	●
SÉCURITÉ SUR L'AIRE DE TRAFIC				
Dangers sur l'aire de trafic	●	●	●	
Responsabilités de l'équipage	●	●	●	
Exploitants d'hélicoptères	●	●	●	
TURBULENCES				
Généralités	●	●	●	
Responsabilités de l'équipage	●	●	●	
MEMBRES D'ÉQUIPAGE FRAPPÉS D'INCAPACITÉ SOUDAINE				
Généralités	●	●	●	
Incapacité soudaine – pilote	●	●	●	
Incapacité soudaine – agent de bord	●	●	●	
PROTOCOLE – POSTE DE PILOTAGE				
Généralités	●		●	
VIDANGE CARBURANT				
Généralités	●		●	
TÂCHES À ACCOMPLIR APRÈS LE VOL				
Formulaires et registres	●	●	●	
Communications	●	●	●	
ADMINISTRATION D'OXYGÈNE				
Généralités	●		●	
Procédures	●		●	

Formation de requalification et en fonction du type d'aéronef, suivant la portée telle que publiée pour la formation initiale.

	FORMATION INITIALE	FORMATION ANNUELLE	REQUALIFICATION	TYPE D'AÉRONEF
PARTIE QUATRE PROCÉDURES D'URGENCE				
LUTTE CONTRE L'INCENDIE				
Généralités	●	●	●	
Responsabilités de l'équipage	●	●	●	
Procédures – cabine	●	●	●	
Procédures – extérieur	●	●	●	
FUMÉE/VAPEURS NOCIVES DANS LA CABINE				
Généralités	●	●	●	
Responsabilités de l'équipage (PNT/PNC)	●	●	●	●
DÉCOMPRESSION RAPIDE ET PROBLÈMES DE PRESSURISATION CABINE				
Généralités	●	●	●	
Responsabilités de l'équipage (PNT/PNC)	●	●	●	
ÉVACUATIONS				
Généralités	●	●	●	
Responsabilités de l'équipage (PNT/PNC)	●	●	●	
Facteurs internes	●	●	●	
Communication	●	●	●	
Position de protection	●	●	●	
Procédures des issues de secours	●	●	●	
Responsabilités en matières d'évacuation	●	●	●	
Préparation de l'évacuation	●	●	●	
Débarquement rapide	●	●	●	
Procédures d'évacuation	●	●	●	
Post-évacuation	●	●	●	
Examen d'accidents/incidents	●			
FORMATION EN CAS D'INCENDIE DU COMPARTIMENT CARGO				
Généralités	●	●	●	●
Responsabilités de l'équipage	●	●	●	●
Procédures	●	●	●	●

Formation de requalification et en fonction du type d'aéronef, suivant la portée telle que publiée pour la formation initiale.

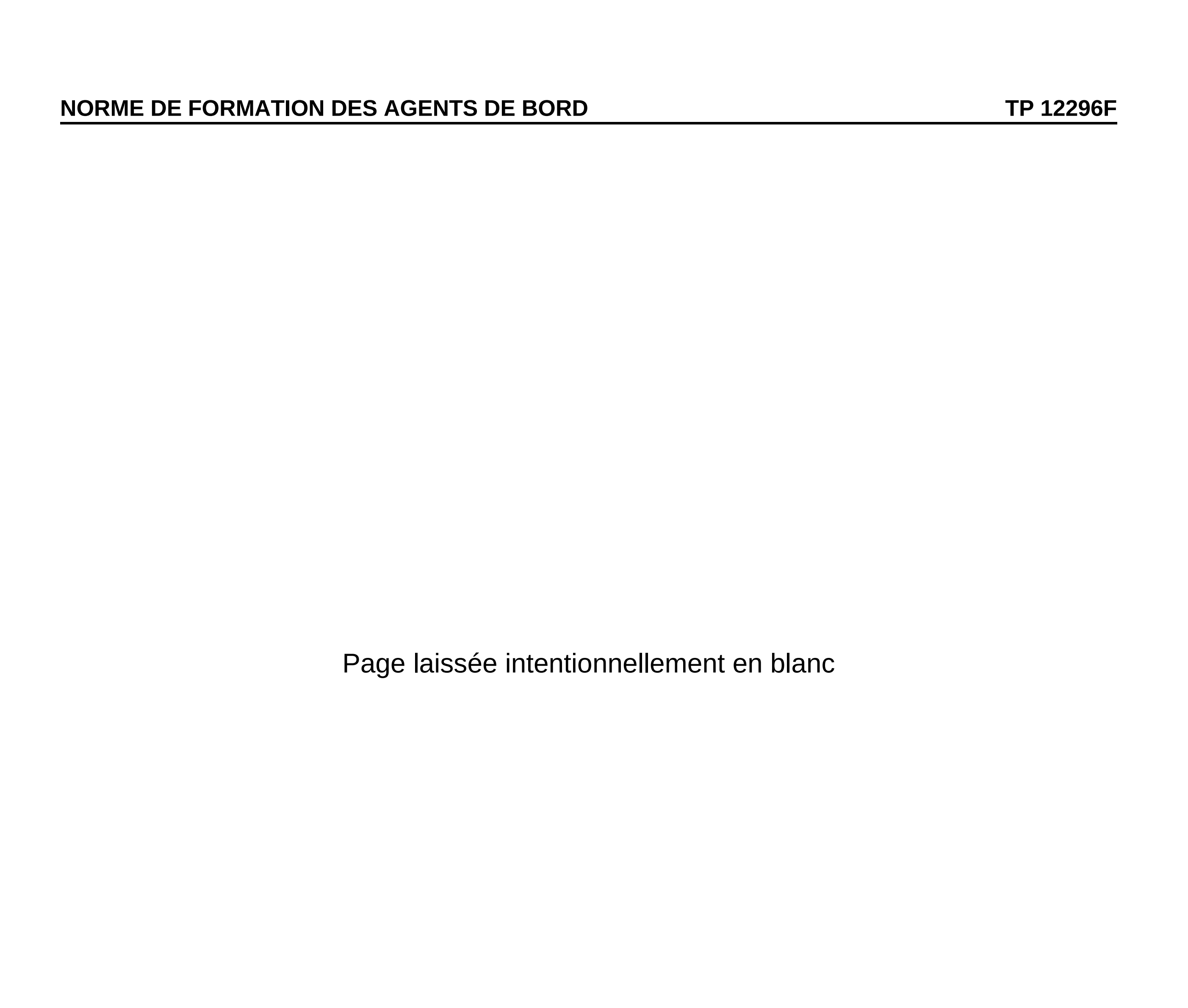
	FORMATION INITIALE	FORMATION ANNUELLE	REQUALIFICATION	TYPE D'AÉRONEF
PARTIE CINQ ÉQUIPEMENT D'URGENCE				
ÉQUIPEMENT D'URGENCE – VUE D'ENSEMBLE				
Généralités	●		●	●
Examen accident/incident, nouvel équipement et procédures		●		●
PARTIE SIX CARACTÉRISTIQUES DE L'AÉRONEF				
DESCRIPTION PHYSIQUE				
Généralités	●			●
Description de l'extérieur	●			●
Description de l'intérieur	●		●	●
OFFICES				
Généralités	●	●		●
SYSTÈMES DE COMMUNICATION				
Généralités	●			●
Interphone	●		●	●
Système d'annonces passagers	●		●	●
Système d'appels passagers	●		●	●
Système de divertissement de bord	●		●	●
Système d'annonces automatique	●		●	●
SYSTÈMES D'ÉCLAIRAGE				
Généralités	●	●	●	●
SYSTÈMES D'EAU POTABLE ET D'EAUX USÉES				
Généralités	●	●	●	●
SYSTÈMES D'OXYGÈNE				
Généralités	●	●	●	●
Systèmes d'oxygène et équipement de sécurité et d'urgence		●		
SYSTÈMES DE CHAUFFAGE ET DE VENTILATION				
Généralités	●	●	●	●
SORTIES/ISSUES/HUBLOTS				
Généralités	●	●	●	●
Utilisation en situation normale	●	●	●	●

Formation de requalification et en fonction du type d'aéronef, suivant la portée telle que publiée pour la formation initiale.

	FORMATION INITIALE	FORMATION ANNUELLE	REQUALIFICATION	TYPE D'AÉRONEF
Utilisation en situation anormale	●	●	●	●
Utilisation en situation d'urgence	●	●	●	●
Escalier intégré/escamotable	●	●	●	●
CARACTÉRISTIQUES EXCLUSIVES				
Généralités	●	●	●	●
PARTIE SEPT PRATIQUES				
Pratiques d'utilisation du système d'annonces passagers et de l'interphone	●		●	
Pratiques d'exposé aux passagers	●		●	
PRATIQUES DE MANOEUVRE DES PORTES/ISSUES/HUBLOTS DE SECOURS POUR CHAQUE TYPE D'AÉRONEF				
Équipement à utiliser pour la pratique	●	●	●	●
Normes de performance – manoeuvre des portes en situation normale	●		●	●
Normes de performance – manoeuvre des portes en situation d'urgence	●	●		●
Normes de performance – manoeuvre hublots/issues de secours	●	●		●
Critères d'évaluation	●	●	●	●
PRATIQUES D'ÉVACUATION				
Généralités	●	●		●
Scénarios de simulation	●	●		●
Normes de performance – Évacuation au sol non préparé et pratique d'évacuation après un amerrissage imprévu	●	●		
Critères d'évaluation	●	●		
Normes de performance – Pratique d'évacuation par l'équipage – atterrissage forcé préparé et amerrissage forcé préparé	●	●		●
Critères d'évaluation	●	●		●
PRATIQUE AVEC RADEAU (au sol ou en piscine)				
Matériel/équipement à utiliser pour la pratique	●	●	●	
Normes de performance	●	●	●	
PRATIQUE AVEC GILET DE SAUVETAGE				
Matériel/équipement à utiliser pour la pratique	●	●		
Normes de performance	●	●		

Formation de requalification et en fonction du type d'aéronef, suivant la portée telle que publiée pour la formation initiale.

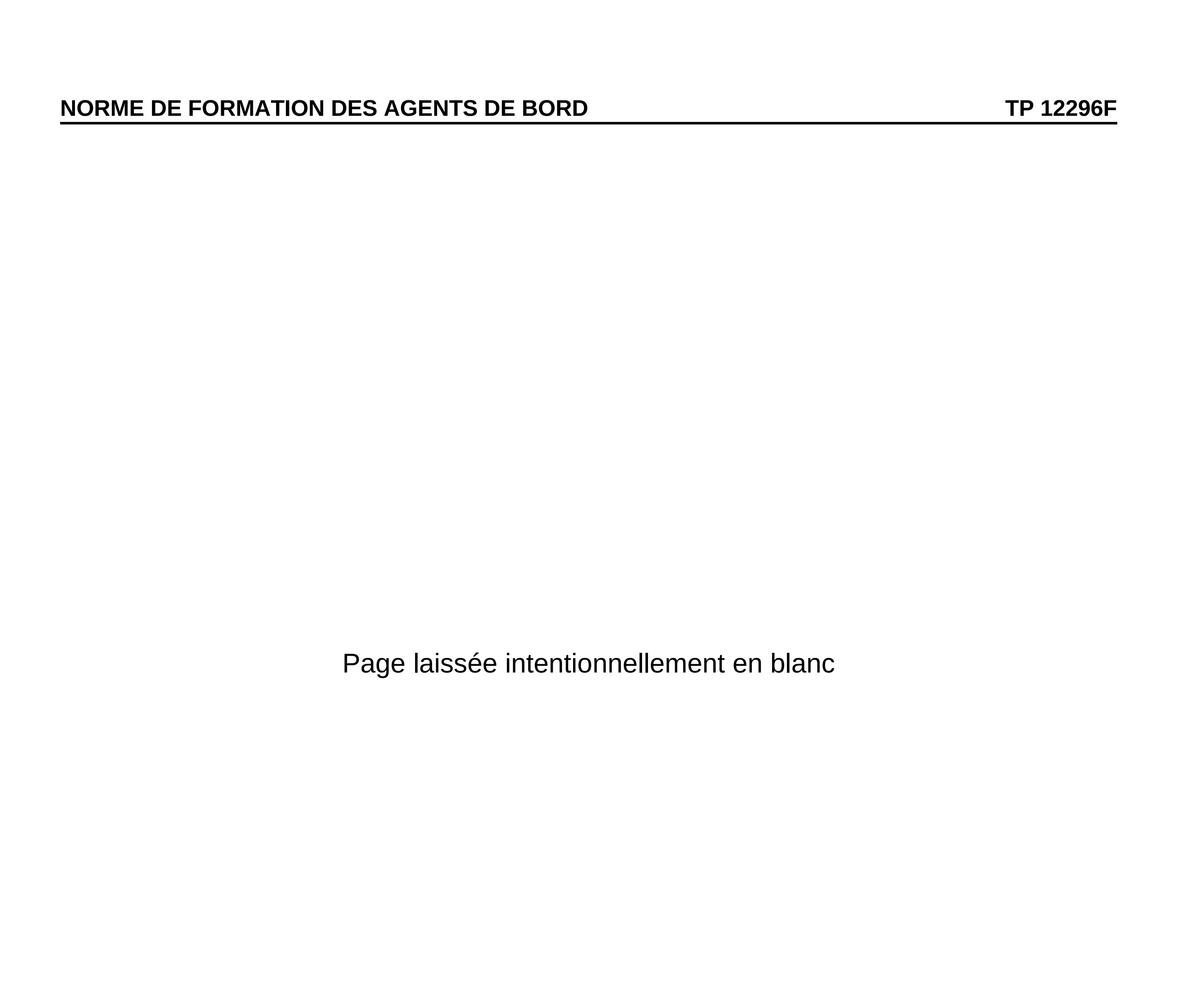
		FORMATION INITIALE	FORMATION ANNUELLE	REQUALIFICATION	TYPE D'AÉRONEF
	PRATIQUE AVEC GLISSIÈRE D'ÉVACUATION				
	Matériel/équipement à utiliser pour la pratique	●	●		
	Normes de performance	●	●		●
	PRATIQUES DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE				
	Généralités	●	●		
	Matériel/équipement à utiliser pour la pratique	●	●		
	Pratique d'utilisation du matériel/équipement	●	●		
	Utilisation d'un extincteur portatif manuel	●	●		
	Normes de performance – lutte contre l'incendie dans la cabine	●	●	●	
	Critères d'évaluation	●	●	●	
	Pratique de lutte contre des incendies de classe B dans le compartiment de fret principal	●	●	●	●
	PRATIQUE D'UTILISATION DU MATÉRIEL/ÉQUIPEMENT D'OXYGÈNE				
	Matériel/équipement à utiliser pour la pratique	●		●	
	Normes de performance – bouteilles portatives d'oxygène	●		●	
	Normes de performance – installation fixe d'oxygène de premier soins (thérapeutique)	●		●	●
PARTIE HUIT AUTRE FORMATION					
	Premiers soins	●			



Page laissée intentionnellement en blanc

INITIALE – PARTIE UN

INITIATION À L'AVIATION



Page laissée intentionnellement en blanc

1.1 EXPLOITANT AÉRIEN – FAMILIARISATION

Objectif de formation : Le stagiaire sera capable d'indiquer et de décrire la structure d'entreprise de l'exploitant aérien ainsi que les exigences administratives de l'exploitation en ce qui a trait aux membres d'équipage.

Portée : Aspect particulier à l'exploitant aérien
Aspect particulier à l'agent de bord

1.1A Aspect particulier à l'exploitant aérien

1.1A.1 Donner un bref aperçu historique de la compagnie.

(Le fait d'inviter des représentants d'autres services de la compagnie à présenter un exposé peut ajouter de l'intérêt à la présentation.)

1.1A.2 Définir la mission et les objectifs de la compagnie.

1.1A.3 Décrire la structure organisationnelle en mettant l'accent sur les rapports hiérarchiques. Mettre en évidence le lien organisationnel entre les pilotes (Opérations aériennes) et les agents de bord.

(Utiliser le matériel/équipement didactique de la compagnie et faire visiter les installations, si possible.)

1.1A.4 Définir le type et la portée des opérations de l'exploitant (par exemple assure-t-il des vols régionaux, internationaux, nolisés ou de navette, de compagnie, etc.).

1.1A.5 Décrire les alliances d'entreprise et leurs effets sur l'exploitation.

1.1A.6 Décrire la flotte de l'exploitant aérien et sa structure de route.

1.1A.7 Préciser l'emplacement des installations et des bases ainsi que le type d'opération particulier à chacune de celles-ci (base de maintenance, par exemple).

1.1A.8 Donner un aperçu des plans d'avenir de l'exploitant.

1.1B Aspect particulier à l'agent de bord

1.1B.1 Décrire les exigences administratives en ce qui a trait aux agents de bord (par exemple affectations, fonctions, documents).

1.1B.2 Décrire les obligations contractuelles/syndicales des membres d'équipage.

1.1B.3 Préciser les principes directeurs de l'exploitant aérien en ce qui a trait aux agents de bord (discipline, attentes de l'employeur).

1.2 VUE D'ENSEMBLE DE LA RÉGLEMENTATION

Objectif de formation : Le stagiaire sera capable de nommer les organismes nationaux et internationaux de réglementation dans le domaine de l'aviation et il connaîtra les lois et règlements qui s'appliquent aux membres d'équipage.

Portée : Vue d'ensemble de la réglementation
Lois et règlements

1.2A Vue d'ensemble de la réglementation

1.2A.1 Identifier les organismes nationaux et internationaux de réglementation et décrire le rôle de ceux-ci, tout particulièrement en ce qui a trait aux membres d'équipage. Expliquer comment les agents de bord doivent se conformer aux lois et règlements internationaux et à quelles peines ils s'exposent en cas d'infraction (responsabilités de la compagnie par rapport aux responsabilités individuelles).

1.2A.2 Identifier les autres organismes de réglementation avec lesquels les membres d'équipage peuvent avoir à traiter et décrire le rôle de ces organismes dans le milieu de l'aviation (par exemple douanes, police, immigration, service de santé, d'agriculture et de lutte contre la drogue).

1.2A.3 Décrire le système de réglementation de l'aviation au Canada, ainsi que le mécanisme d'élaboration des règlements et des normes, du mode d'application de ceux-ci et de la manière dont sont menées les enquêtes sur les accidents ou les incidents.

1.2B Lois et règlements

1.2B.1 Nommer et décrire les lois et règlements régissant les équipages des avions au Canada.

1.2B.2 Décrire les tendances de l'industrie (par exemple politique ciels ouverts, fusionnements, harmonisation).

1.2B.3 Faire un rappel historique des lois et règlements de sécurité pour les passagers et en préciser les effets sur la sécurité aérienne (par exemple protection contre le feu, nombre minimal de membres d'équipage requis).

1.2B.4 Mentionner d'autres sources ou moyens de réglementation et préciser les exigences en matière de conformité.

1.2B.5 Identifier et décrire les règlements qui visent tout particulièrement les membres d'équipage et la sécurité cabine, et qui ont spécifiquement trait aux points suivants, la liste fournie n'étant pas nécessairement exhaustive :

a) ceintures de sécurité et systèmes connexes de retenue;

b) équipement de survie (par exemple radeaux pneumatiques, gilets de sauvetage, trousses de survie);

c) équipement d'oxygène;

d) trousses de premier soins;

e) liste de l'équipement minimal;

f) éclairage-voie d'évacuation d'urgence située à proximité du plancher;

g) poste des membres d'équipage au décollage et à l'atterrissage;

h) enfant – définition;

i) exigences minimales – équipage requis;

j) exposé de sécurité aux passagers;

k) carte de consignes de sécurité à l'intention des passagers;

l) formation relative à la contamination des surfaces;

m) bagages de cabine;

n) carnet de route aéronef/carnet de route cabine (équivalent);

o) boissons alcooliques/drogues;

p) ravitaillement avec un moteur en marche;

q) matériel/équipement de survie;

r) temps de service en vol – équipage de conduite/ équipage de cabine;

s) repos de l'équipage – équipage de conduite/équipage de cabine;

t) zones désignées de repos de l'équipages/politiques;

u) manuel des agents de bord (faisant partie du manuel d'exploitation de la compagnie);

v) loi sur la santé des non-fumeurs;

w) ELT et extincteurs;

x) rangement du matériel/équipement et des approvisionnements;

y) position des dossiers et tablettes-plateaux.

1.3 TERMINOLOGIE AÉRONAUTIQUE

Objectif de formation : Le stagiaire connaîtra la terminologie aéronautique couramment utilisée par l'exploitant aérien et sera capable de l'utiliser dans le contexte approprié.

Portée : Terminologie aéronautique
Paramètres

1.3A Terminologie aéronautique

1.3A.1 Nommer et définir les termes aéronautiques couramment utilisés par l'exploitant aérien, y compris ceux qui ont trait aux aéroports, aux opérations au sol et aux opérations aériennes.

(Livret d'apprentissage autodidacte et vérification des connaissances.)

1.3A.2 Expliquer pourquoi l'utilisation des termes précis est importante pour la sécurité en vol.

1.3B Paramètres

1.3B.1 Expliquer en quoi consiste le système horaire de 24 heures et préciser comment ce système s'applique dans l'industrie du transport aérien.

1.3B.2 Expliquer ce que sont les fuseaux horaires et donner un aperçu de la manière de calculer le temps écoulé lors d'un vol traversant plusieurs fuseaux horaires.

1.3B.3 Expliquer ce qu'est la ligne internationale de changement de date et préciser les incidences de celle-ci pour l'aviation.

1.3B.4 Définir le temps universel et le temps universel coordonné et leurs incidences pour l'aviation (GMT/TUC).

1.3B.5 Énumérer les indicatifs d'emplacement d'aéroport utilisés par l'exploitant aérien, en donner la signification et expliquer comment et pourquoi on les utilise.

1.3B.6 Décrire l'alphabet phonétique et expliquer son importance pour les communications du contrôle de la circulation aérienne.

1.3B.7 Expliquer comment on mesure la vitesse aérodynamique et décrire la méthode de conversion des nœuds en milles à l'heure.

1.4 THÉORIE DU VOL

Objectif de formation : Le stagiaire sera capable d'exposer et de décrire les principaux éléments de la théorie du vol de manière à mieux comprendre le comportement en vol des appareils sur lesquels il sera appelé à voler.

Portée : Description générale de l'aéronef
Aérodynamique
Météorologie
Contrôle de la circulation aérienne

(Afin de favoriser une plus grande communication entre l'équipage de conduite et les agents de bord, il est recommandé que cette partie de la formation soit dispensée par un pilote qualifié.)

1.4A Description générale de l'aéronef

1.4A.1 Nommer les principaux éléments d'un aéronef et décrire leurs fonctions, y compris, mais sans s'y limiter, les suivants :

a) voilure – bord d'attaque, bord de fuite, bout d'aile, emplanture d'aile, ailettes;

b) gouvernes – ailerons, volets, gouverne de direction/gouverne de profondeur;

c) empennage – dérive, gouverne de direction, gouverne de profondeur;

d) divers – fuselage, départeurs, freins aérodynamiques, train d'atterrissage, train principal, train avant, cales, goupilles de verrouillage.

1.4A.2 Définir ce que sont les anomalies de fonctionnement qui ne constituent pas une situation d'urgence (par exemple défauts de volets, de train d'atterrissage, fuite visible de liquide, etc.).

1.4B Aérodynamique

1.4B.1 Nommer et décrire les quatre forces agissant sur un aéronef en vol.

1.4B.2 Nommer et décrire les trois axes d'un aéronef et décrire le mouvement que fait celui-ci autour de chacun de ces axes.

1.4B.3 Définir ce qu'est l'assiette de l'aéronef.

1.4B.4 Décrire ce qui produit la portance, ainsi que les facteurs qui peuvent l'annuler, la réduire ou la modifier.

1.4B.5 Décrire le fonctionnement d'un moteur à pistons, d'un moteur à turbine et d'un moteur à réaction (dans la mesure où ces différents types de moteur équipent les aéronefs de l'exploitant aérien).

1.4B.6 Décrire comment et pourquoi un aéronef est pressurisé et comment est maintenue la pressurisation. Décrire altitude aéronef et altitude cabine.

1.4B.7 Décrire les forces aérodynamiques qui entrent en jeu advenant une panne de moteur en vol, en faisant référence particulièrement aux types d'aéronef de l'exploitant aérien.

1.4B.8 Expliquer pourquoi il est important que les membres d'équipage soient attentifs à toute éventuelle anomalie de fonctionnement et comment ils peuvent identifier celle-ci et la signaler à l'équipage de conduite.

1.4B.9 Définir les concepts de masse et centrage (centre de gravité), leurs effets sur la manœuvrabilité de l'aéronef et les facteurs susceptibles de les modifier.

1.4C Météorologie

1.4C.1 Décrire les types courants de formations nuageuses et leurs effets sur les conditions météorologiques (par exemple systèmes frontaux, orages électriques).

1.4C.2 Décrire les différents phénomènes de vent et leurs effets sur l'aéronef en vol (par exemple le courant-jet [jet stream], le cisaillement du vent).

1.4C.3 Préciser les risques que comporte le vol à travers des nuages de cendres ou de poussières volcaniques. Décrire comment reconnaître ce type de phénomène (par exemple fumées ou poussières à l'intérieur de la cabine, odeur acre, lueur orange dans les entrées d'air des moteurs).

1.4D Contrôle de la circulation aérienne

1.4D.1 Définir ce que signifient les sigles VFR et IFR et préciser les restrictions les plus courantes pour un aéronef volant selon un plan de vol VFR ou IFR.

1.4D.2 Préciser ce que signifie « contrôle de la circulation aérienne » et déterminer qui est chargé d'assurer la séparation des aéronefs volant en VFR ou en IFR.

1.4D.3 Décrire de quelle façon s'effectue le contrôle d'un aéronef au sol et en vol en faisant référence particulièrement au cadre d'activités de l'exploitant aérien.

1.5 PHYSIOLOGIE DU VOL

Objectif de formation : Le stagiaire sera capable d'énumérer et de décrire les effets physiologiques les plus courants d'un vol dans un aéronef pressurisé et dans un aéronef non pressurisé, y compris les causes probables de ces effets, la façon de les reconnaître et les moyens de les atténuer.

Portée : Généralités
Effets de l'altitude

1.5A Généralités

1.5A.1 Décrire la physiologie des systèmes respiratoire et cardio-vasculaire.

1.5A.2 Expliquer le besoin d'oxygène de l'organisme, de même que les raisons pour lesquelles le manque d'oxygène peut provoquer l'incapacité soudaine d'un membre d'équipage.

1.5A.3 Décrire les effets physiologiques les plus courants de l'altitude et de la pressurisation, y compris, mais sans s'y limiter, le gonflement de veines variqueuses, la déshydratation, les crampes abdominales, la rétention d'eau, etc.

1.5A.4 Décrire les circonstances où il y a risque d'empoisonnement par le monoxyde de carbone (CO), les signes et les symptômes d'un tel empoisonnement, ainsi que les moyens de détecter la présence de ce gaz et d'en minimiser les effets. Mentionner notamment le risque d'empoisonnement par monoxyde de carbone attribuable au fonctionnement des groupes de climatisation ou de chauffage au sol (par exemple appareil de chauffage Herman-Nelson, groupe de parc (GPU).

1.5B Effets de l'altitude

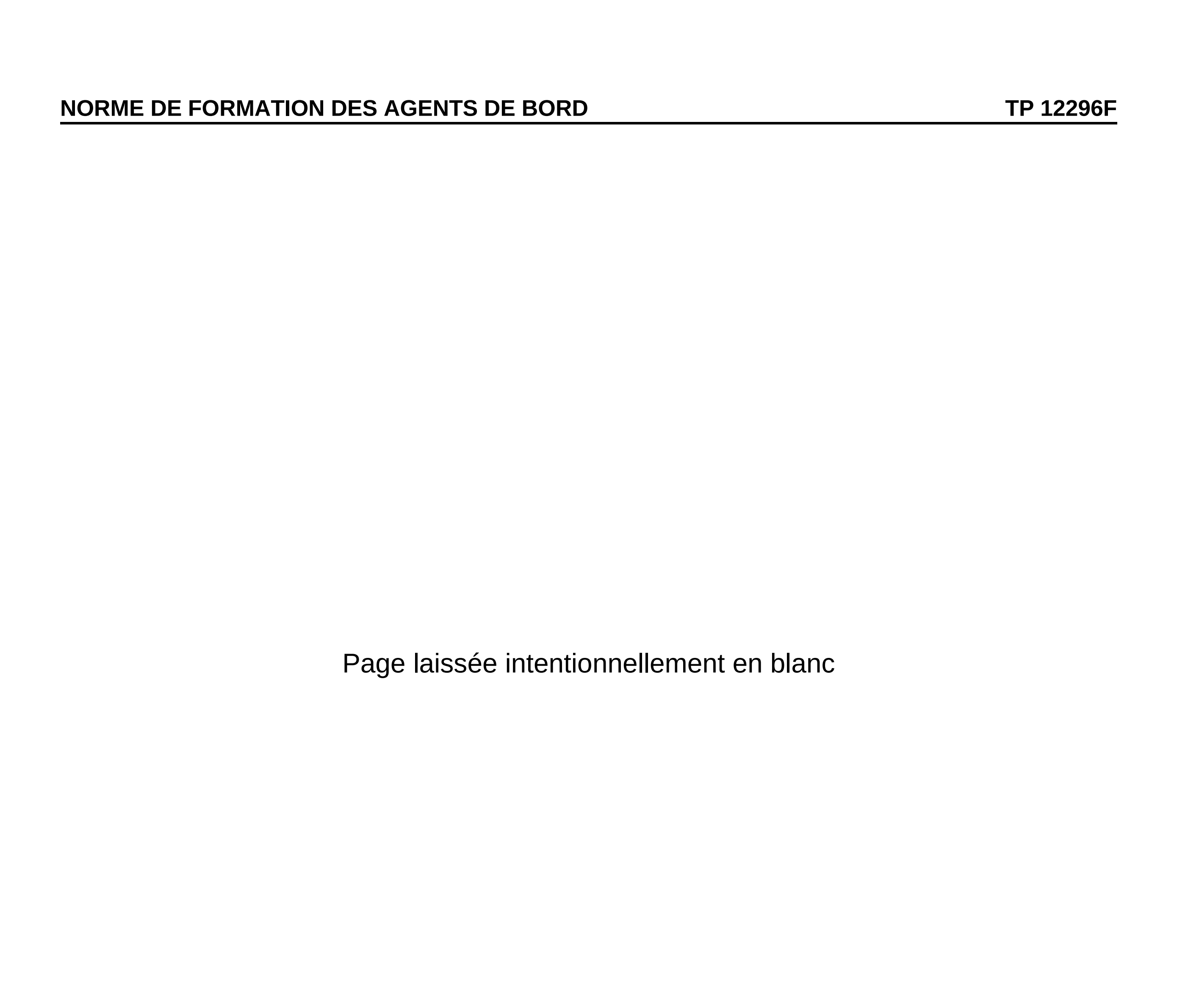
1.5B.1 Définir ce que signifie le mal de décompression et décrire les effets (physiologiques) d'un changement de pression sur les gaz à l'intérieur du corps. Préciser le temps minimal admissible qu'on doit laisser s'écouler entre une plongée sous-marine et un vol.

1.5B.2 Définir ce qu'est l'hypoxie, les risques qu'elle entraîne, les signes et les symptômes ainsi que les moyens d'en éliminer ou d'en atténuer les effets.

1.5B.3 Définir ce qu'est le temps de conscience utile et quels en sont les facteurs déterminants.

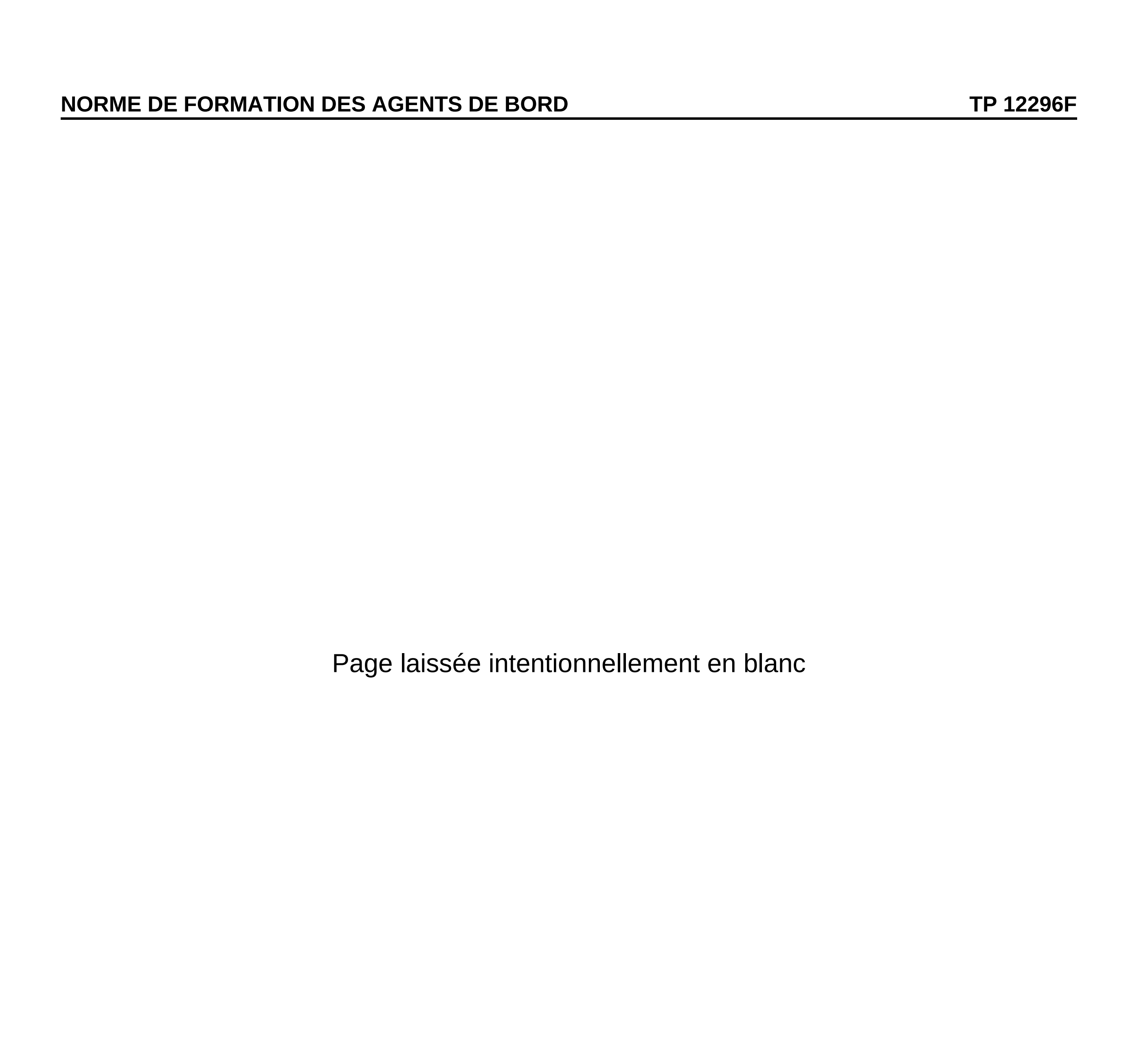
1.5B.4 Déterminer les types de personnes les plus sensibles aux effets de l'hypoxie.

1.5B.5 Déterminer les effets de l'altitude sur la vision nocturne et les conséquences d'une diminution de celle-ci pour la sécurité du vol et sa propre sécurité.



Page laissée intentionnellement en blanc

INITIALE – PARTIE DEUX
RÔLES ET RESPONSABILITÉS



Page laissée intentionnellement en blanc

2.1 EXPLOITANT AÉRIEN

Objectif de formation : Le stagiaire sera capable de décrire les rôles et les responsabilités de l'exploitant aérien, tels qu'ils sont définis dans les lois et règlements, dans le but d'assurer la sécurité aérienne.

Portée : Exigences opérationnelles
Manuel d'exploitation/Manuel des agents de bord

2.1A Exigences opérationnelles

2.1A.1 Décrire la politique d'exploitation de l'exploitant aérien en matière de sécurité et expliquer la nécessité de maintenir l'emphase sur l'aspect sécurité.

2.1A.2 Expliquer le rapport entre la réglementation aérienne et les politiques et procédures de l'exploitant aérien.

2.1A.3 Décrire l'obligation pour l'exploitant aérien d'assurer une exploitation conforme aux procédures approuvées et de s'assurer que tout sous-traitant respecte également ces procédures.

2.1A.4 Préciser pourquoi la compagnie doit avoir un organigramme qui définisse clairement les rapports hiérarchiques. Préciser également les liens organisationnels entre les pilotes (Opérations aériennes) et les agents de bord.

2.1A.5 Décrire l'obligation pour l'exploitant aérien de dispenser une formation appropriée afin de s'assurer que les membres d'équipage ont la compétence nécessaire pour appliquer efficacement les consignes de sécurité et les procédures d'urgence lors de tout vol transportant des passagers.

2.1A.6 Définir les politiques et les procédures de l'exploitant aérien traitant des comptes rendus à remplir lors d'accidents/accidents.(Rapport des accidents et incidents.) Y inclure les renseignements relatifs aux enquêtes et au suivi éventuel.

2.1A.7 Décrire la responsabilité qu'a l'exploitant aérien de s'assurer que lorsque le vol est exploite par plus d'un agent de bord, l'un d'eux sera désigne agent de bord responsable.

2.1A.8 Décrire la responsabilité de l'exploitant aérien en ce qui a trait au maintien d'un effectif minimum de membres d'équipage.

2.1A.9 Préciser les circonstances dans lesquelles l'exploitant aérien peut déléguer les fonctions de membre d'équipage à d'autres personnes qui ne font pas normalement partie de l'équipage. (L'autorisation nécessaire est donnée par une Spécification d'exploitation.)

2.1B Manuel d'exploitation/Manuel des agents de bord

2.1B.1 Définir le manuel d'exploitation et le manuel des agents de bord. Décrire la responsabilité de l'exploitant aérien en ce qui a trait à l'élaboration et à la tenue à jour d'un manuel d'exploitation et d'un manuel des agents de bord pour assurer que les membres d'équipage connaissent bien les parties du manuel traitant de leurs fonctions.

2.1B.2 Expliquer que le manuel des agents de bord fait partie du manuel d'exploitation et qu'elle est une publication prescrite par la loi. Décrire le contenu de ce manuel et rappeler que chaque agent de bord doit avoir à sa disposition un exemplaire à jour pour consultation éventuelle pendant le vol.

2.1B.3 Décrire les moyens utilisés par l'exploitant aérien pour assurer la mise à jour du manuel des agents de bord, y compris les révisions et les modifications, et rappeler l'obligation, pour chaque agent de bord, de maintenir constamment à jour son manuel.

2.2 MEMBRES D'ÉQUIPAGE

Objectif de formation : Le stagiaire sera capable de décrire ses rôles et responsabilités réglementés, liés à ses fonctions comme membres d'équipage, et en ce qui a trait notamment à la sauvegarde de la sécurité aérienne.

Portée : Généralités

2.2A Généralités

2.2A.1 Décrire l'obligation pour les membres d'équipage de maintenir à jour leurs connaissances concernant toutes les procédures de sécurité et d'urgence reliées à leurs fonctions.

2.2A.2 Définir l'obligation pour les membres d'équipage d'exécuter leurs fonctions conformément aux procédures approuvées.

2.2A.3 Expliquer aux membres d'équipage qu'ils sont tenus de garder à jour la documentation, les publications et les manuels de vol et que chacun doit en conserver des exemplaires sous la main, à bord, et s'assurer qu'ils en connaissent bien le contenu. Les agents de bord doivent en outre s'assurer :

a) que leur manuel d'agent de bord (MAB) comprend un relevé des révisions dans lequel ils inscrivent les pages de modification reçues, et la date à laquelle ces pages ont été insérées dans le manuel;

b) qu'ils revoient et insèrent dans l'ordre et dans la bonne section du manuel les pages de modification reçues et ne se contentent pas de placer en bloc le paquet de pages modifiées (telles qu'elles sont agrafées ou sous cellophane).

2.2A.4 Expliquer l'obligation pour les membres d'équipage (PNC) de signaler au commandant de bord tout fait ayant une incidence sur la sécurité.

2.2A.5 Expliquer la nécessité d'avoir en sa possession des papiers et documents de service en vol valides et à jour (par exemple passeport, laisser-passer de sécurité).

2.2A.6 Préciser l'obligation pour les membres d'équipage de s'assurer qu'ils ont sous la main tout le matériel/équipement de sécurité/d'urgence nécessaire, que celui-ci est en bon état de fonctionnement et qu'il est correctement rangé ou arrimé lorsqu'il n'est pas utilisé.

2.2A.7 Préciser l'obligation, pour les membres d'équipage, de signaler tout équipement ou matériel inutilisable, selon les procédures établies par la compagnie.

2.2A.8 Préciser l'obligation pour les membres d'équipage de suivre et de réussir les cours de formation requis et de maintenir les qualifications nécessaires.

2.2A.9 Définir ce qu'est la chaîne de commandement et expliquer l'autorité que détient le commandant de bord et décrire son importance en ce qui concerne la sécurité en vol.

2.2A.10 Expliquer pourquoi il est nécessaire de bien connaître les fonctions et responsabilités des autres membres d'équipage et d'être prêt à prendre la relève de ceux-ci au besoin.

2.2A.11 Définir les procédures prévues en ce qui a trait à la participation aux breffages de l'équipage.

2.2A.12 Définir ce qu'on entend par « une personne en service dont la fonction à bord n'est pas reliée à la sécurité et qui ne possède pas de qualification d'agent de bord ».Décrire les fonctions que peuvent effectuer ces personnes lorsqu'elles sont affectées à un vol, le type d'activité qu'on peut ou pas leur confier et le type ou genre d'identification qui les différencie des autres membres d'équipage.
Il peut notamment s'agir :

a) de stagiaires en vol de familiarisation ou en vol d'entraînement en ligne, ou encore;

b) de personnes remplissant des fonctions de relations publiques (par exemple des membres de l'exploitant aérien « partenaires », ou d'interprètes, etc.).

2.2A.13 Expliquer pourquoi il est important que les membres d'équipage demeurent sur le qui-vive pour être prêts à intervenir à tout moment, advenant toute situation anormale ou d'urgence.

2.2A.14 Préciser l'obligation pour les membres d'équipage de se conformer eux-mêmes aux règlements et de voir à l'application de ceux-ci.

2.2A.15 Décrire les politiques en ce qui a trait au port de l'uniforme.

2.2A.16 Expliquer l'importance de l'uniforme comme moyen d'identification particulièrement en situation anormale ou d'urgence; expliquer également les politiques de l'exploitant aérien en ce qui a trait au port de l'uniforme en situation d'urgence.

2.3 INSPECTEURS DE TRANSPORTS CANADA – AVIATION

Objectif de formation : Le stagiaire sera capable de décrire le rôle et les responsabilités de Transports Canada Aviation civile et de ses inspecteurs.

Portée : Généralités

2.3A Généralités

2.3A.1 Préciser les types de contrôle exercés par Transports Canada Aviation civile en matière de sécurité aérienne.

2.3A.2 Préciser de quelle autorité disposent les inspecteurs de la réglementation aérienne de Transports Canada Aviation en ce qui a trait à l'inspection des opérations de l'exploitant aérien. Décrire également les mesures que les inspecteurs peuvent prendre si des cas de non-conformité sont relevés.

2.3A.3 Préciser les types d'inspecteurs avec lesquels l'équipage traitera éventuellement ou aura à transiger en plus des inspecteurs de la sécurité cabine (par exemple inspecteurs de l'aviation civile, inspecteurs de marchandises dangereuses, inspecteurs de la navigabilité et inspecteurs de la sûreté).

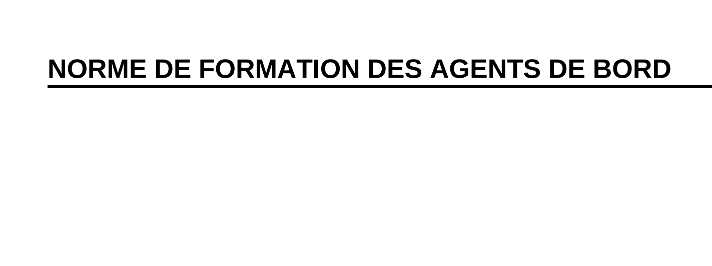
2.3A.4 Décrire les types d'inspection que pourront effectuer les inspecteurs de Transports Canada Aviation civile.

2.3A.5 Décrire de quelle manière le chef de cabine doit informer le pilote commandant de bord qu'un(e) inspecteur(e) s'est présenté(e) à bord dans le but d'effectuer une inspection (titres d'inspecteur d'exploitants aériens de Transports Canada).

2.3A.6 Préciser l'obligation pour les inspecteurs de Transports Canada de présenter leurs titres. Décrire les documents d'identité qu'ils doivent présenter en montant à bord, peu importe qu'il s'agisse d'une inspection pré-vol ou en vol (titres d'inspecteur d'exploitants aériens de Transports Canada).

2.3A.7 Préciser les circonstances dans lesquelles un inspecteur de Transports Canada peut occuper un siège d'observateur ou un strapontin agent de bord dans le poste de pilotage.

INITIALE – PARTIE TROIS
PROCÉDURES DE SÉCURITÉ



Page laissée intentionnellement en blanc

3.1 COORDINATION D'ÉQUIPAGE

Objectif de formation :	Le stagiaire sera capable de nommer les principaux facteurs de coordination des activités de l'équipage, d'expliquer l'importance de la coordination pour la sécurité en vol et de décrire les moyens d'y parvenir.
Portée :	Généralités Coordination d'équipage

3.1A Généralités

3.1A.1 Expliquer l'importance du vocabulaire courant et du concept « d'équipage unifié » pour préserver la sécurité en vol.

3.1A.2 Expliquer pourquoi il est important pour chaque membre d'équipage d'être au courant des fonctions, des responsabilités, de la charge de travail et des attentes des autres membres d'équipage.

3.1A.3 Expliquer l'importance des breffages pré-vol pour l'échange d'information de vol, et de sécurité pertinente, pour préciser les attentes et créer des canaux de communication.

3.1B Coordination d'équipage

3.1B.1 Décrire l'importance des activités de coordination de l'équipage lorsqu'il s'agit d'appliquer les procédures approuvées, particulièrement en situation anormale ou d'urgence.

3.1B.2 Faire ressortir les effets positifs qu'a la coordination des membres d'équipage sur l'environnement de travail et le moral et montrer comment ces éléments contribuent **efficacement** à la sécurité en vol.

3.1B.3 Définir le concept d'équipage unifié et la manière de concrétiser un tel concept.

3.1B.4 Expliquer comment une mauvaise coordination des activités de l'équipage a pu contribuer à des accidents ou des incidents et préciser les moyens d'améliorer cette coordination.

3.2 COMMUNICATION

Objectif de formation : Le stagiaire sera capable de décrire les procédures de communication et de démontrer l'importance d'une communication efficace en situations normale, anormale et d'urgence.

Portée : Généralités
Communications
Annonces passagers

3.2A Généralités

3.2A.1 Définir les communications en situations normale, anormale et d'urgence.

3.2A.2 Décrire les procédures de communications en situations normale, anormale et d'urgence, puis décrire les façons de communiquer effacement dans chaque type de situation (débit et volume de la voix, choix des termes, élocution, etc.).

3.2A.3 Décrire l'importance d'une communication efficace, plus particulièrement en situations anormales et d'urgence.

3.2A.4 Décrire l'obligation pour les membres d'équipage de présenter une information complète et précise au commandant de bord, pour que celui-ci puisse prendre ses décisions.

3.2B Communication

3.2B.1 Préciser la différence entre les communications verbales et non verbales et décrire les conséquences de la transmission de divers types de messages. Préciser les risques qu'une mauvaise communication peut entraîner pour la sécurité en vol.

3.2B.2 Démontrer comment de mauvaises communications ont contribué à provoquer des accidents ou des incidents et traiter des moyens de réduire les cas de communications défaillantes.

3.2C Annonces passagers

3.2C.1 Énumérer les systèmes de bord destinés à diffuser les annonces passagers (par exemple circuit d'annonces passagers, annonces préenregistrées, etc.).

3.2C.2 Décrire les techniques recommandées pour la diffusion d'annonces passagers (par exemple manière de tenir le combiné, volume, réverbération, etc.).

3.2C.3 Préciser quand et qui doit effectuer les annonces passagers. Comment elles doivent être faites et préciser le contenu minimum de chaque annonce (par exemple bagages de cabine, exposés de sécurité avant départ, consignes après le décollage, etc.).

3.2C.4 Définir le concept d'équipage unifié et la manière de concrétiser un tel concept.

3.2C.5 Expliquer pourquoi il est important d'écouter attentivement toutes les annonces, advenant que l'une de celles-ci comporte un message ou un code de situation d'urgence.

3.2C.6 Expliquer comment une mauvaise coordination des activités de l'équipage a pu contribuer à des accidents ou des incidents et préciser les moyens d'améliorer cette coordination.

3.3 CONTAMINATION DES SURFACES

Objectif de formation : Le stagiaire sera capable d'expliquer ce que signifie la contamination des surfaces, de préciser ses propres responsabilités lorsque cela se produit et d'énumérer les procédures prévues pour signaler tout signe de contamination des surfaces au commandant de bord.

Portée : Généralités
Responsabilités de l'équipage
Dégivrage/Antigivrage

Nota : *On doit se servir du programme de Transports Canada pour former le personnel à reconnaître des signes de contamination des surfaces, y compris la présentation vidéo « dans le doute… » ou un autre programme équivalent approuvé.*

3.3A Généralités

3.3A.1 Définir ce qu'est la contamination des surfaces ainsi que les risques que ces contaminations présentent pour le vol.

3.3A.2 Préciser quelles sont les surfaces critiques pour chaque type d'appareil de la flotte de l'exploitant.

3.3A.3 Donner des exemples des conditions les plus susceptibles d'amener une contamination des surfaces.

3.3A.4 Donner des exemples « d'ailes » propres et des signes visibles de contamination des surfaces (par exemple verglas, glace, neige, pluie, glace transparente, etc.).

3.3B Responsabilités de l'équipage

3.3B.1 Définir les responsabilités des membres d'équipage en ce qui a trait au signalement, auprès du commandant de bord et avant la course au décollage, des tous premiers signes de contamination des surfaces qu'ils soient détectés par un membre d'équipage ou par un passager.

3.3B.2 Préciser l'obligation pour le commandant de bord ou son remplaçant désigné de donner suite à tout rapport de signes avant-coureurs de contamination.

3.3B.3 Décrire l'obligation qu'a le commandant de bord d'aviser les membres d'équipage de la décision de procéder au dégivrage/antigivrage avant le début de l'opération en question.

3.3B.4 Décrire la procédure de l'exploitant aérien servant à aviser les membres d'équipage (p. ex. exposé au chef de cabine, annonce par le système de sonorisation, etc.).

3.3B.5 Préciser les exigences relatives à l'annonce à faire aux passagers lorsque l'aéronef doit être aspergé de liquide dégivrant ou antigivrant. Préciser également le contenu de l'annonce et la personne qui doit faire cette annonce.

3.3C Dégivrage/Antigivrage

3.3C.1 Décrire les divers types de matériel/équipements utilisés pour le dégivrage (par exemple engin élévateur à nacelle, engin « lave-auto », câbles, etc.) ainsi que les procédures de dégivrage/antigivrage de l'aéronef.

3.3C.2 Énumérer les conditions qui peuvent provoquer le regivrage des surfaces critiques de l'aéronef advenant que le décollage soit retardé suffisamment longtemps après que l'aéronef ait subi le dégivrage/l'antigivrage (Tableaux des durées d'efficacité).

3.3C.3 Décrire les risques éventuels d'une opération de dégivrage/antigivrage (par exemple inhalation du liquide de dégivrage/antigivrage, infiltration de ce liquide dans la cabine par les portes laissées ouvertes, vapeurs de glycol dans la cabine).Préciser les procédures prévues pour remédier à de telles situations.

3.3C.4 Décrire les types de liquide de dégivrage et d'antigivrage, de même que leur fonction, leurs caractéristiques et leurs utilisations.

3.4 BREFFAGES/EXPOSÉS

Objectif de formation : Le stagiaire sera capable de distinguer les divers types de breffages et d'exposés prévus par le manuel d'exploitation, de même que l'information qui doit être transmise lors de chacun de ceux-ci.

Portée : Breffages de l'équipage
Exposés aux passagers

3.4A Breffages de l'équipage

3.4A.1 Décrire l'importance des breffages pour améliorer la communication et la coordination de l'équipage, définir les attentes et expliquer les procédures.

3.4A.2 Préciser les circonstances dans lesquelles on doit faire un breffage, y compris en situations normale, anormale ou d'urgence.

3.4A.3 Préciser les types de breffages de l'équipage (par exemple du commandant de bord au chef de cabine ou du chef de cabine aux agents de bord).

3.4A.4 Décrire les différents sujets à traiter lors des breffages de l'équipage.

3.4A.5 Préciser l'obligation pour les membres d'équipage de poser des questions s'ils n'ont pas obtenu toute l'information nécessaire lors de breffages ou si cette information ne leur paraît pas claire.

3.4A.6 Préciser qui doit assister aux différents types de breffages de l'équipage et quel doit être le niveau de préparation et de participation de chacun.

3.4B Exposés aux passagers

3.4B.1 Expliquer la nécessité de l'exposé aux passagers sur les mesures de sécurité avant le départ.

3.4B.2 Préciser le contenu des annonces passagers obligatoires et le moment où elles doivent être faites :

a) annonces relatives aux bagages de cabine;

b) annonces/démonstration de sécurité pré-vol;

c) annonces après le décollage;

d) annonces en cas de turbulence en vol;

e) annonces avant l'atterrissage;

f) annonces après l'atterrissage;

g) exposé pré-vol individuel aux passagers qui nécessitent une attention particulière.

3.4B.3 Expliquer pourquoi il faut transmettre aux passagers les messages relatifs à la sécurité (par exemple en cas de changement dans les conditions de vol, ou de situations anormales ou d'urgence).

3.4B.4 Préciser quel équipement doit être utilisé lors de l'exposé aux passagers sur les mesures de sécurité. Décrire et exécuter l'exposé et la démonstration de sécurité.

3.4B.5 Décrire les obligations des membres d'équipage en ce qui a trait aux exposés aux passagers (par exemple qui doit faire la démonstration).

3.4B.6 Préciser les moyens de capter et de conserver l'attention des passagers lors d'un exposé et démonstration sur les mesures sécurité (y compris le contact visuel, une attitude enthousiaste, une élocution claire, des gestes qui suivent bien l'exposé verbal, le tout étant exécuté à peu près au même rythme que la démonstration des autres agents de bord).

3.4B.7 Décrire les procédures prévues par l'exploitant pour l'exposé et la démonstration aux passagers des mesures de sécurité, ainsi que l'équipement nécessaire. Si l'exposé est présenté par la projection d'une bande vidéo ou au moyen de cassette audio pré-enregistrée, décrire la procédure prévue advenant une panne de ce matériel/équipement.

3.4B.8 Énumérer et décrire les exigences ayant trait à l'exposé aux passagers qui nécessitent une attention particulière; préciser notamment où doit avoir lieu l'exposé, qui doit l'exécuter et quels éléments d'information particuliers s'appliquent à chacun de ces types de passagers.

3.4B.9 Décrire les procédures prévues par la compagnie et le contenu minimum des annonces passagers en cas de roulage court.

3.5 VÉRIFICATION DE SÉCURITÉ

Objectif de formation : Le stagiaire sera capable d'expliquer l'importance des vérifications de sécurité de la cabine et des passagers et de définir ce qu'est la liste d'équipement minimal d'un aéronef.

Portée : Généralités

3.5A Généralités

3.5A.1 Préciser l'importance des vérifications de sécurité et leurs conséquences sur la sécurité en vol. Décrire les procédures à suivre pour exécuter les vérifications de sécurité cabine/passagers pré-vol, en vol et avant l'atterrissage.

3.5A.2 Nommer les types de carnet de bord nécessaires ainsi que les étiquettes utilisées pour matériel/équipement hors service. Décrire les procédures prévues pour y consigner l'information nécessaire, et préciser qui doit y faire les inscriptions et à quel moment. Préciser également les types d'articles qui n'ont pas à être consignées dans le carnet de bord.

3.5A.3 Définir ce qu'est la liste d'équipement minimal et préciser les articles de cabine qui doivent y figurer.

3.5A.4 Décrire les faits et incidents qui peuvent influer sur la navigabilité et qu'il faut immédiatement signaler au commandant de bord (par exemple hublots fissurés, joints d'étanchéité de porte endommagés, fuites ou déversements importants d'eau, dommages évidents à la structure).

3.5A.5 Décrire les procédures pour signaler les articles hors service, les enlever ou les réparer.

3.6 TRAITEMENT DES PASSAGERS

Objectif de formation : Le stagiaire sera capable d'identifier les divers types de passagers qui peuvent être transportés et de préciser le traitement particulier à accorder à certains (ou le contrôle à exercer) en ce qui a trait à la sécurité.

Portée : Généralités
Embarquement des passagers

3.6A Généralités

3.6A.1 Décrire l'obligation pour les passagers de se conformer aux instructions des membres d'équipage.

3.6A.2 Décrire les types de passagers qu'il peut être nécessaire de transporter à bord, y compris ceux qui nécessitent un traitement particulier.

3.6A.3 Décrire les procédures régissant l'accès à bord des personnes ayant besoin d'une attention particulière et des articles dont voici une liste :

a) incubateurs;

b) civières;

c) personnes atteintes d'une invalidité qui sont incapables de se tenir en position assise;

d) personnes reliées à un appareil d'oxygène thérapeutique;

e) personnes voyageant avec un accompagnateur;

f) ensemble de retenue d'enfant;

g) animaux d'assistance;

h) mineurs non accompagnés;

i) prisonniers;

j) expulsés avec ou sans escorte.

Dans chacun des cas indiqués ci-dessus, décrire les considérations spéciales en matière de traitement, p. ex., l'utilisation ou non de certains sièges (y compris les restrictions applicables aux différents types d'aéronef); les façons d'attacher les personnes ou d'arrimer l'équipement (selon le cas) pour toutes les phases de vol; les exposés de sécurité.

3.6A.4 Exposer les politiques de l'exploitant aérien en ce qui a trait à l'autorisation ou au refus d'admettre à bord certains types de passagers et préciser qui doit prendre une telle décision.

3.6A.5 Préciser les règlements applicables au traitement des passagers qui semblent être sous l'effet de l'alcool ou de drogues et énoncer les politiques et les procédures prévues par l'exploitant aérien relativement au service de boissons alcooliques aux passagers. Faire état des responsabilités de l'équipage lorsqu'il s'agit de servir de l'alcool aux passagers qui semblent ivres.

3.6B Embarquement des passagers

3.6B.1 Préciser les responsabilités des membres d'équipage en ce qui a trait à la surveillance des passagers alors que l'aéronef est au sol, y compris lors de l'embarquement, du débarquement et des arrêts en escale. Mentionner le nombre de membres d'équipage qui doivent être à bord de l'aéronef pour chacune de ces opérations.

3.6B.2 Expliquer pourquoi les tâches liées à la sécurité sont plus importantes que celles du service lors de l'embarquement des passagers.

3.7 SIÈGES ET CEINTURES DE SÉCURITÉ – PASSAGERS ET MEBRES D'ÉQUIPAGE

Objectif de formation : Le stagiaire sera capable de préciser les exigences et les procédures prévues en ce qui a trait aux sièges et aux ceintures de sécurité des passagers et des membres d'équipage.

Portée : Sièges – Passagers
Sièges – Équipage

3.7A Sièges – Passagers

3.7A.1 Décrire l'obligation pour chaque personne d'avoir un siège assigné, avec ceinture de sécurité (individuelle).

3.7A.2 Définir ce que sont les rangées de sortie et décrire les politiques et procédures de l'exploitant en ce qui a trait à l'occupation des sièges de ces rangées et aux personnes qui peuvent ou non occuper de tels sièges.

3.7A.3 Décrire les procédures prévues pour la relocalisation de passagers nécessitant une attention particulière, conformément aux politiques portant sur l'utilisation des sièges des rangées de sortie/issues.

3.7A.4 Expliquer où peuvent s'asseoir les passagers nécessitant une attention particulière, en tenant compte de la proximité des sorties/issues, de l'accessibilité des masques à oxygène supplémentaires et de la facilité d'évacuation de ces personnes, etc.

3.7A.5 Préciser les restrictions applicables à l'utilisation de certains sièges passagers à bord des aéronefs comportant un pont passagers supérieur ou un pont inférieur selon le cas.

3.7A.6 Préciser les restrictions s'appliquant à l'utilisation des sièges passagers par un adulte portant un bébé (en bas âge) dans ses bras.

3.7A.7 Décrire les procédures prévues pour l'utilisation de couchettes pour bébé (en bas âge), en précisant quand on peut ou ne peut utiliser ces couchettes, de même que les restrictions relatives à l'occupant.

3.7A.8 Expliquer la nécessité pour les passagers d'occuper le siège qui leur est assigné lors du décollage et de l'atterrissage pour chaque fois qu'un membre d'équipage leur en donne l'ordre. Décrire dans quelle position il faut placer de dossier des siéges pour le décollage et l'atterrissage.

3.7A.9 Décrire les divers types de ceintures/baudriers de sécurité qui équipent les sièges passagers de divers types d'appareils de la flotte de l'exploitant, de même que la façon d'utiliser ces ceintures. Inclure la description des ceintures de rallonges et l'importance de les vérifier.

3.7A.10 Décrire les placards ou affichettes qu'on peut avoir à placer sur les sièges passagers et en préciser le texte *(par exemple « siège inutilisable » ou « réservé aux membres d'équipage »).*

3.7B Sièges – Équipage

3.7B.1 Préciser quelles sont les personnes qui sont autorisées à occuper les différents sièges des membres d’équipage et mentionner également qui détient l’autorité en cette matière.

3.7B.2 Préciser quelles sont les personnes qui sont autorisées à occuper les différents sièges d’observateurs dans le poste de pilotage.

3.7B.3 Décrire pourquoi il est important de s’assurer du bon état de fonctionnement des sièges d’agents de bord et préciser qui a cette responsabilité et à quel moment les vérifications doivent être effectuées.

3.7B.4 Énumérer les éléments d’une vérification pré-vol portant sur le bon état de fonctionnement d’un siège d’agent de bord *(par exemple Facilité d’accès pour s’asseoir, ajuster la ceinture et la boucler rapidement).*

3.7B.5 Préciser la procédure à suivre lorsqu’un siège d’agent de bord est inutilisable et préciser dans l’alternative quel autre siège on est autorisé à utiliser.

3.7B.6 Expliquer pourquoi les agents de bord doivent être assis et attachés lors du mouvement de l’aéronef en surface (sauf si l’agent de bord reste debout pour une intervention de sécurité), du décollage, de l’atterrissage et lorsqu’il y a des turbulences, ou encore chaque fois que le commandant de bord ou le chef de cabine, l’ordonne.

3.7B.7 Préciser la bonne façon de s’asseoir dans un siège d’agent de bord, y compris la position recommandée des mains, des pieds, des jambes et de la tête, afin d’assurer le maximum de protection.

3.7B.8 Expliquer pourquoi il faut utiliser la ceinture de sécurité et le baudrier et expliquer les risques que l’on court en étant mal attaché.

3.7B.9 Décrire les placards ou affichettes qu’on peut avoir à placer sur les sièges passagers et en préciser le texte *(par exemple « siège inutilisable » ou « réservé aux membres d’équipage »).*

3.7B.10 Décrire les signaux codes ou les ordres donnés verbalement aux agents de bord pour que ceux-ci aillent s’asseoir aux sièges désignés et s’attachent. Préciser qui a la responsabilité de donner ces signaux ou ces ordres.

3.8 BAGAGES DE CABINE

Objectif de formation :	Le stagiaire sera capable de définir ce qu'on entend par bagage de cabine et de décrire les procédures relatives à l'acceptation et au rangement des bagages de cabine, ainsi que toute restriction applicable.
Portée :	Bagages de cabine – Passagers Bagages de cabine – Équipage

3.8A Bagages de cabine – Passagers

3.8A.1 Définir ce que sont les bagages de cabine et décrire les divers articles que l'exploitant aérien considère être des bagages de cabine.

3.8A.2 Décrire les règlements et les procédures de la compagnie en ce qui a trait aux bagages de cabine.

3.8A.3 Préciser les conséquences pour la sécurité d'un mauvais rangement des bagages de cabine.

3.8A.4 Décrire les emplacements prévus des bagages de cabine et préciser les endroits à l'intérieur de la cabine où il est interdit de ranger de tels bagages (dans les toilettes par exemple).Décrire pourquoi il est nécessaire de coller des affichettes d'instructions sur les casiers de rangement supérieurs, dans les placards et sur les tiroirs; préciser quels sont les types de placards utilisés à bord des aéronefs de l'exploitant aérien.

3.8A.5 Décrire les procédures prévues pour la manutention de bagages de cabine encombrants, par exemple :

a) des poussettes;

b) des instruments de musique;

c) des cannes, des béquilles, des bâtons de marche;

d) du courrier diplomatique.

3.8A.6 Décrire les procédures prévues pour l'acceptation du bagage de cabine ou pour le refus de celui-ci.

3.8A.7 Décrire l'annonce à faire aux passagers en ce qui a trait aux bagages de cabine, à quel moment faire cette annonce, et combien de fois il faut la répéter; préciser également qui doit faire l'annonce.

3.8A.8 Expliquer l'obligation pour les membres d'équipage de s'assurer que tout le bagage de cabine est correctement rangé au moment opportun et avant de fermer la porte.

3.8A.9 Énoncer les procédures de l'exploitant aérien en ce qui a trait au bagage de cabine qu'il est impossible de ranger correctement.

3.8A.10 Expliquer pourquoi il est important que les membres d'équipage appliquent tous de la même manière les consignes susmentionnées.

3.8A.11 Énoncer les politiques et les procédures de l'exploitant aérien en ce qui a trait au transport d'animaux vivants dans la cabine passagers.

3.8A.12 Expliquer l'obligation pour les membres d'équipage de surveiller le type de bagage de cabine que les passagers emportent à bord.

3.8A.13 Expliquer les effets du bagage de cabine sur les calculs de masse et centrage (applicables aux aéronefs de la flotte de l'exploitant aérien).

3.8A.14 Décrire les procédures prévues pour l'acceptation, dans la cabine, de bagages et de fret sur les sièges, cargaisons ou de marchandises et relativement à la façon de les arrimer; mentionner également les dispositifs ou le matériel/équipement dont l'utilisation est approuvée pour l'arrimage de ces bagages, cargaisons ou marchandises.

3.8A.15 Expliquer pourquoi il est nécessaire de garder les voies de sorties/issues libres de tout obstacle, comme par exemple de bagages de cabine.

3.8A.16 Expliquer pourquoi il est nécessaire de garder l'équipement d'urgence libre de tout obstacle.

3.8A.17 Décrire les précautions que doit prendre le personnel de cabine quand il s'agit d'ouvrir les casiers de rangement supérieurs et de manipuler les articles de bagage de cabine, afin d'éviter des blessures.

3.8B Bagages de cabine – Équipage

3.8B.1 Décrire les politiques et les procédures ayant trait au rangement des bagages de l'équipage dans la cabine passagers, y compris l'acceptation des bagages d'un équipage en vol de mise en place.

3.8B.2 Préciser les emplacements de rangement des bagages de cabine des membres d'équipage, pour chaque type d'aéronef.

3.9 APPAREILS ÉLECTRONIQUES

Objectif de formation : Le stagiaire sera capable d'expliquer ce qu'on entend par appareils électroniques et de décrire les politiques et les procédures relatives à l'acceptation et l'utilisation de tels appareils à bord de l'aéronef.

Portée : Généralités

3.9A Généralités

3.9A.1 Définir ce qu'on entend par « appareils électroniques ».

3.9A.2 Préciser quels sont les appareils électroniques les plus susceptible d'être transportés à bord de l'aéronef.

3.9A.3 Énumérer les risques que l'utilisation de ces appareils peut entraîner pour la sécurité du vol.

3.9A.4 Décrire les politiques et procédures de la compagnie en ce qui a trait aux appareils électroniques transportés à bord et préciser les cas d'exception.

3.9A.5 Décrire les conditions selon lesquelles on peut permettre aux passagers de faire des appels téléphoniques à bord au moyen d'appareils fournis par l'exploitant aérien.

3.9A.6 Préciser les risques pour la sécurité que présente l'écoute d'appareils de type « baladeur » pendant les phases critiques du vol, les situations anormales, l'embarquement, le débarquement et lors de la marche en plein air sur une aire de trafic ouverte pour se rendre à l'aéronef ou à l'aérogare, selon le cas.

3.9A.7 Expliquer de quelle manière on doit prévenir les passagers quant à l'utilisation d'appareils électronique à bord et préciser qui doit le faire.

3.9A.8 Décrire l'obligation, pour l'équipage, de surveiller les passagers pour s'assurer que ceux-ci n'utilisent à bord que les appareils électroniques acceptables et que dans les conditions prévues.

3.10 SERVICE PASSAGERS AU SOL

Objectif de formation : Le stagiaire sera capable de décrire ce que l'on entend par service aux passagers au sol ainsi que les conditions et procédures à suivre pour pouvoir le faire.

Portée : Généralités
Responsabilités de l'équipage

3.10A Généralités

3.10A.1 Décrire le service passagers au sol, de même que les types de services qui peuvent être offerts en situation normale et en situation anormale (retards).

3.10A.2 Préciser à quel moment on peut offrir un tel service et qui doit en prendre la décision.

3.10B Responsabilités de l'équipage

3.10B.1 Expliquer l'importance de la communication entre les membres d'équipage et de la coordination de leurs tâches lorsque ceux-ci doivent offrir un service passager au sol (les agents de bord doivent par exemple informer le commandant de bord qu'un tel service est en cours et ce dernier doit prévenir les agents de bord du temps dont ils disposent avant le mouvement de l'aéronef en surface).

3.10B.2 Préciser l'obligation, pour le commandant de bord, de prévenir les agents de bord dans un délai raisonnable avant le mouvement de l'aéronef en surface, pour que ceux-ci puissent ranger leur matériel/équipement et aient le temps d'exécuter les tâches préalables au décollage.

3.10B.3 Expliquer que le retrait des chariots-repas ou des chariots de service de leur logement est interdit lorsque l'aéronef est au sol.

3.11 RAVITAILLEMENT AVEC PASSAGERS À BORD

Objectif de formation :	Le stagiaire sera capable de décrire les exigences de la réglementation en ce qui a trait au ravitaillement avec passagers à bord, de même que les procédures prévues dans ce cas pour chaque type d'aéronef de l'exploitant aérien.
Portée :	Généralités Responsabilités de l'équipage

3.11A Généralités

3.11A.1 Décrire le ravitaillement et préciser de quelle façon celui-ci sera fait-on ne peut être fait (par exemple ravitaillement par l'extrados (surface extérieure de l'aile) et ravitaillement avec un moteur en marche).

3.11A.2 Énumérer les risques potentiels que comporte le ravitaillement, pour l'aéronef, l'équipage et les passagers qui sont à bord.

3.11A.3 Préciser les types de procédures de ravitaillement pour lesquels il est indispensable de faire descendre les passagers et équipage et expliquer pourquoi ces procédures comportent des risques plus élevés.

3.11A.4 Décrire les procédures et les précautions applicables lors du ravitaillement avec passagers à bord.

3.11A.5 Expliquer ce qu'on entend par sorties/issues d'évacuation désignées, à l'occasion d'un ravitaillement et quelles sont les procédures prévues pour chaque type d'aéronef de l'exploitant aérien.

3.11B Responsabilités de l'équipage

3.11B.1 Préciser les responsabilités de l'équipage et le type de communications PNT/PNC/ravitailleurs prévues lors d'un ravitaillement avec passagers à bord.

3.11B.2 Décrire les procédures applicables en cas de fuite ou de déversement de carburant et préciser les procédures de communication et de coordination que les membres d'équipage (PNC/PNT) doivent appliquer.

3.11B.3 Décrire les procédures applicables en cas d'infiltration de vapeurs de carburant dans la cabine, y compris les communications de l'équipage (PNT/PNC) et le processus de décision relatif au débarquement éventuel des passagers.

3.12 MESURES PRÉ-DÉCOLLAGE ET PRÉ-ATTERRISSAGE

Objectif de formation : Le stagiaire sera capable de décrire les procédures de sécurité associées au décollage et à l'atterrissage, au mouvement de l'aéronef en surface et sera capable de les appliquer.

Portée : Préparation cabine
Responsabilités de l'équipage
Situations anormales

3.12A Préparation cabine

3.12A.1 Énumérer les préparatifs à exécuter pour que tout soit bien rangé dans la cabine avant que l'aéronef se déplace au sol, décolle et atterrisse, et préciser les responsabilités de l'équipage.

3.12A.2 Décrire les procédures de communication de l'équipage, avant le mouvement de l'aéronef, en vue d'informer le commandant de bord que tous les passagers sont bien assis à leur place.

3.12A.3 Décrire les procédures qui visent à assurer que tout est en ordre que le matériel/équipement est adéquatement rangé dans la cabine avant le début de la fermeture de la porte et le mouvement de l'aéronef en surface, le décollage et l'atterrissage.

3.12A.4 Décrire les exigences et les procédures relatives au rangement et à l'arrimage du matériel/équipement d'office.

3.12B Responsabilités de l'équipage

3.12B.1 Définir les « phases critiques du vol » et préciser à quel moment du vol elles se produisent et quelles sont les procédures qui s'appliquent.

3.12B.2 Expliquer le principe de « restriction d'accès au poste de pilotage » (Poste de pilotage stérile) à quiconque ne fait pas partie de l'équipage de conduite, et préciser les procédures qui y sont associées.

3.12B.3 Décrire les risques que peut entraîner une intrusion dans le poste de pilotage, pour des motifs qui n'ont rien à voir avec la sécurité, lorsque s'applique la restriction susmentionnée.

3.12B.4 Préciser dans quelles circonstances les membres d'équipage (PNC) doivent ne pas tenir compte de la restriction d'accès dans le poste de pilotage. Décrire le type de renseignements de sécurité qu'ils sont alors tenus de transmettre de façon claire, concise et précise, et en temps opportun.

3.12B.5 Définir en quoi consiste la « révision silencieuse » et en préciser les éléments; mentionner également à quel moment elle doit avoir lieu et qui doit l'effectuer.

3.12B.6 Décrire les postes d'agents de bord au décollage ou à l'atterrissage et expliquer à quel moment précis ces derniers doivent y prendre place.

3.12B.7 Préciser à quel moment les agents de bord doivent porter leur ceinture/baudrier de sécurité, au poste/siège qui leur est affecté.

3.12B.8 Décrire les signaux codes (sonores ou verbaux) transmis par le poste de pilotage aux agents de bord, les avisant que le décollage ou l'atterrissage est imminent.

3.12C Situations anormales

3.12C.1 Définir ce qu'est un « décollage interrompu » et décrire les procédures prévues dans ce cas.

3.12C.2 Définir ce que signifie une « approche interrompue » et décrire les procédures prévues dans ce cas.

3.13 HÉLICES – ANOMALIES

Objectif de formation :	Le stagiaire sera capable de décrire les caractéristiques d'une hélice emballée ou tournant en survitesse et il sera au courant des procédures prévues pour remédier à ces situations.
Portée :	Généralités

3.13A Généralités

3.13A.1 Définir en quoi consiste la survitesse ou l'emballement d'une hélice et à quelles situations d'urgence ces anomalies peuvent donner lieu.

3.13A.2 Décrire comment reconnaître ces anomalies de fonctionnement des hélices et leurs effets sur les caractéristiques de vol.

3.13A.3 Décrire les procédures de communication de l'équipage (PNT/PNC) prévues dans le cas de défauts de fonctionnement des hélices.

3.13A.4 Donner un aperçu des procédures relatives au déplacement des passagers.

3.14 SÉCURITÉ SUR L'AIRE DE TRAFIC

Objectif de formation : Le stagiaire sera capable de décrire les éléments relatifs à la sécurité sur l'aire de trafic des aéroports, les responsabilités quant au déplacement en sécurité des passagers sur l'aire de trafic et les procédures prévues à ces fins.

Portée : Dangers sur l'aire de traffic
Responsabilités de l'équipage
Exploitants d'hélicoptères

3.14A Dangers sur l'aire de trafic

3.14A.1 Décrire les dangers auxquels on peut être exposé sur l'aire de trafic (éclairage inadéquat, la circulation des aéronefs/véhicules de piste, les bruits intenses et les éléments météorologiques).

3.14A.2 Décrire les dangers imputables au trafic, y compris les mouvements des aéronefs, la rotation des hélices, des rotors, le souffle des réacteurs et l'échappement et mouvements des véhicules.

3.14B Responsabilités de l'équipage

3.14B.1 Énoncer les exigences et les procédures prévues pour l'escorte des passagers sur l'aire de trafic des aéroports.

3.14B.2 Décrire la coordination nécessaire entre les membres d'équipage et le personnel au sol afin d'assurer la sécurité des passagers (par exemple escalier d'accès en place, hélices immobilisées) et les moyens d'y parvenir.

3.14B.3 Préciser les responsabilités des membres d'équipage en ce qui a trait à l'ouverture/la fermeture, le verrouillage/le déverrouillage des portes de l'aérogare.

3.14C Exploitants d'hélicoptères

3.14C.1 Énumérer les risques pour la sécurité que comporte l'exploitation d'hélicoptères sur l'aire de trafic.

3.14C.2 Décrire les bonnes façons de s'approcher d'un hélicoptère, selon que le rotor est immobile ou en rotation.

3.14C.3 Décrire les procédures de communication et de coordination entre l'équipage et le personnel au sol, procédures qui visent à assurer que les passagers sont escortés lors de leurs déplacements, lorsqu'ils quittent/ se dirigent vers/ou sont à proximité de l'hélicoptère.

3.14C.4 Expliquer à quel moment l'embarquement ou le débarquement des passagers peut se faire sans danger et préciser qui doit en prendre la décision et comment celle-ci doit être transmise aux membres d'équipage.

3.14C.5 Expliquer en quoi les règlements d'exploitation prévus dans ce cas diffèrent de ceux qui sont applicables aux aéronefs à voilure fixe.

3.15 TURBULENCES

Objectif de formation : Le stagiaire sera capable de décrire les dangers que comportent les turbulences selon leurs classifications, de même que les procédures destinées à assurer la sécurité des passagers et de l'équipage lorsque surviennent des turbulences en vol.

Portée : Généralités
Responsabilités de l'équipage

3.15A Généralités

3.15A.1 Décrire les turbulences et leur classification (légères, moyennes et fortes).

3.15A.2 Énumérer les dangers que les turbulences comportent pour l'aéronef, ainsi que pour l'équipage et les passagers.

3.15B Responsabilités de l'équipage

3.15B.1 Expliquer l'importance des communications et de la coordination entre membres d'équipage (PNT/PNC) en cas de turbulences et décrire les procédures prévues de communication et de coordination.

3.15B.2 Préciser les consignes de sécurité à donner aux passagers en cas de turbulence.

3.15B.3 Expliquer l'obligation pour l'équipage de s'assurer que les passagers se conforment aux exigences et aux procédures, et l'obligation pour l'équipage lui-même de se conformer à la réglementation.

3.15B.4 Décrire les responsabilités de l'équipage lorsque l'écriteau lumineux enjoignant d'attacher sa ceinture s'allume en raison de turbulence en vol. Y inclure les impacts affectant le service en cabine durant le vol.

3.16 MEMBRES D'ÉQUIPAGE FRAPPÉS D'INCAPACITÉ SOUDAINE

Objectif de formation : Le stagiaire sera capable de décrire les procédures prévues lorsqu'un membre d'équipage est frappé d'incapacité soudaine.

Portée : Généralités
Incapacité soudaine – Pilote
Incapacité soudaine – Agent de bord

3.16A Généralités

3.16A.1 Définir ce qu'on entend par l'incapacité soudaine d'un membre d'équipage et en préciser les différentes causes possibles (par exemple maladie, blessure, décès, défaillance physique ou mentale).

3.16A.2 Décrire les conséquences pour la sécurité en vol de l'incapacité soudaine d'un pilote ou d'un agent de bord et ce, pour les différents types d'aéronefs de la flotte de l'exploitant.

3.16A.3 Préciser quels sont les endroits les mieux indiqués où l'on peut relocaliser les membres d'équipage frappés d'incapacité soudaine et ce, à bord des différents types d'aéronefs de la flotte de l'exploitant.

3.16A.4 Préciser où et comment installer et attacher un membre d'équipage frappé d'incapacité soudaine en vue de l'atterrissage ou pour la durée des turbulences en vol.

3.16A.5 Décrire les procédures de communication que doit utiliser l'équipage (PNT/PNC) pour signaler l'incapacité soudaine d'un de ses membres, qu'il s'agisse d'un membre de l'équipage de conduite/du poste de pilotage, du chef de cabine ou d'un agent de bord.

3.16B Incapacité soudaine – Pilote

3.16B.1 Préciser les mesures d'aide que les agents de bord devront prendre dans le poste de pilotage.

3.16B.2 Décrire les procédures pour assister un pilote frappé d'incapacité soudaine.

3.16B.3 Décrire les procédures et faire la démonstration de l'administration d'oxygène thérapeutique à un pilote frappé d'incapacité soudaine.

3.16B.4 Décrire les procédures prévues pour sortir du poste de pilotage un pilote frappé d'incapacité soudaine.

3.16C Incapacité soudaine – Agent de bord

3.16C.1 Définir les procédures de coordination de l'équipage visant à relever l'agent de bord frappé d'incapacité soudaine de ses fonctions relatives à la sécurité et aux situations d'urgence; préciser également qui doit décider du transfert des fonctions.

3.16C.2 Décrire les procédures prévues en cas d'incapacité soudaine d'un ou de plusieurs agents de bord.

3.17 PROTOCOLE – POSTE DE PILOTAGE

Objectif de formation : Le stagiaire sera capable de décrire les procédures prévues pour l'entrée dans le poste de pilotage et le service au(x) pilote(s).

Portée : Généralités

3.17A Généralités

3.17A.1 Énoncer les politiques de la compagnie (décrire les pièces d'identité requises) en ce qui a trait à l'entrée dans le poste de pilotage et préciser l'autorité que détient le pilote commandant de bord relativement à l'accès au poste de pilotage.

3.17A.2 Énoncer les politiques et les procédures relatives au verrouillage/déverrouillage de la porte du poste de pilotage.

3.17A.3 Décrire les éléments du protocole du poste de pilotage, y compris :

a) la concertation avec le commandant de bord pour l'admission de passagers dans le poste de pilotage et l'obligation de prévoir, le cas échéant, le nombre (maximum) de masques à oxygène disponibles;

b) la surveillance des passagers dans le poste de pilotage;

c) la nécessité pour les visiteurs de tenir compte du fait que le ou les pilotes doivent rester attentifs aux communications radio;

d) l'exposé aux passagers visiteurs sur la manière de se comporter dans le poste de pilotage;

e) le service repas aux pilotes : les pilotes doivent consommer des repas différents, cuits dans des fours distincts et servis à des heures différentes;

f) la manière de présenter les boissons aux pilotes dans l'espace compris entre le siège et la paroi extérieure de la cabine;

g) l'utilisation de plateaux pour servir les boissons;

h) le service des boissons chaudes dans des contenants isolants;

i) l'interdiction de servir de l'alcool aux pilotes et aux visiteurs dans le poste de pilotage.

3.17A.4 Décrire les procédures de communication et de coordination de l'équipage (PNT/ PNC) prévues lors des visites de passagers dans le poste de pilotage.

3.18 VIDANGE CARBURANT

Objectif de formation :	Le stagiaire sera capable de distinguer les phénomènes caractéristiques d'une vidange carburant et d'appliquer les procédures prévues.
Portée :	Généralités

3.18A Généralités

3.18A.1 Définir ce qu'est une vidange carburant.

3.18A.2 Décrire les conditions dans lesquelles peut se produire une vidange carburant.

3.18A.3 Expliquer la nécessité d'une bonne communication entre membres d'équipage (PNT/PNC) pendant une vidange carburant et l'obligation pour les agents de bord de signaler tout fait inhabituel au commandant de bord.

3.18A.4 Décrire le contenu de l'annonce à faire aux passagers relativement à la vidange carburant et préciser qui doit faire cette annonce.

3.19 TÂCHES À ACCOMPLIR APRÈS LE VOL

Objectif de formation : Le stagiaire sera capable de décrire les tâches reliées à la sécurité à accomplir après le vol.

Portée : Formulaires et registres
Communications

3.19A Formulaires et registres

3.19A.1 Décrire les formulaires et registres de sécurité à remplir après chaque vol et préciser qui doit voir à ce que cela soit fait. *(Il est recommandé de faire pratiquer chacun des stagiaires à remplir la documentation pendant la formation.)*

3.19B Communication

3.19B.1 Advenant un changement d'équipage, décrire de quelle manière l'équipage sortant doit informer l'équipage entrant de tout cas de matériel/équipement hors service, de la présence de passagers nécessitant une attention particulière ou de toute autre question relative à la sécurité de leur vol.

3.20 ADMINISTRATION D'OXYGÈNE

Objectif de formation : Le stagiaire sera capable d'expliquer l'importance de l'oxygène et à quel moment il peut être nécessaire d'en administrer, ainsi que de préciser les procédures prévues pour l'administration d'oxygène à l'aide des différents appareils dispensateurs qu'on trouve à bord de l'aéronef.

Portée : Généralités
Procédures

3.20A Généralités

3.20A.1 Expliquer l'importance physiologique de l'oxygène.

3.20A.2 Énumérer les circonstances dans lesquelles une personne peut avoir besoin d'oxygène supplémentaire (par exemple décompression, intervention thérapeutique/urgence médicale).

3.20A.3 Préciser à quel moment l'oxygène doit être disponible pour les passagers et les membres d'équipage, et la nécessité d'informer les passagers de la disponibilité de l'oxygène.

3.20A.4 Décrire sommairement les types d'oxygène et appareils dispensateurs d'oxygène qu'on trouve à bord de l'aéronef, y compris le système fixe et les appareils portatifs.

3.20B Procédures

3.20B.1 Décrire les procédures d'utilisation du système fixe d'oxygène de la cabine passager.

3.20B.2 Décrire les procédures d'utilisation des appareils d'oxygène portatifs.

3.20B.3 Décrire les procédures associées à l'utilisation du système d'oxygène du poste de pilotage.

3.20B.4 Énumérer les précautions à prendre lorsqu'on doit administrer de l'oxygène (par exemple s'assurer qu'il n'y a aucune flamme nue, surveiller le débit et la quantité disponible).

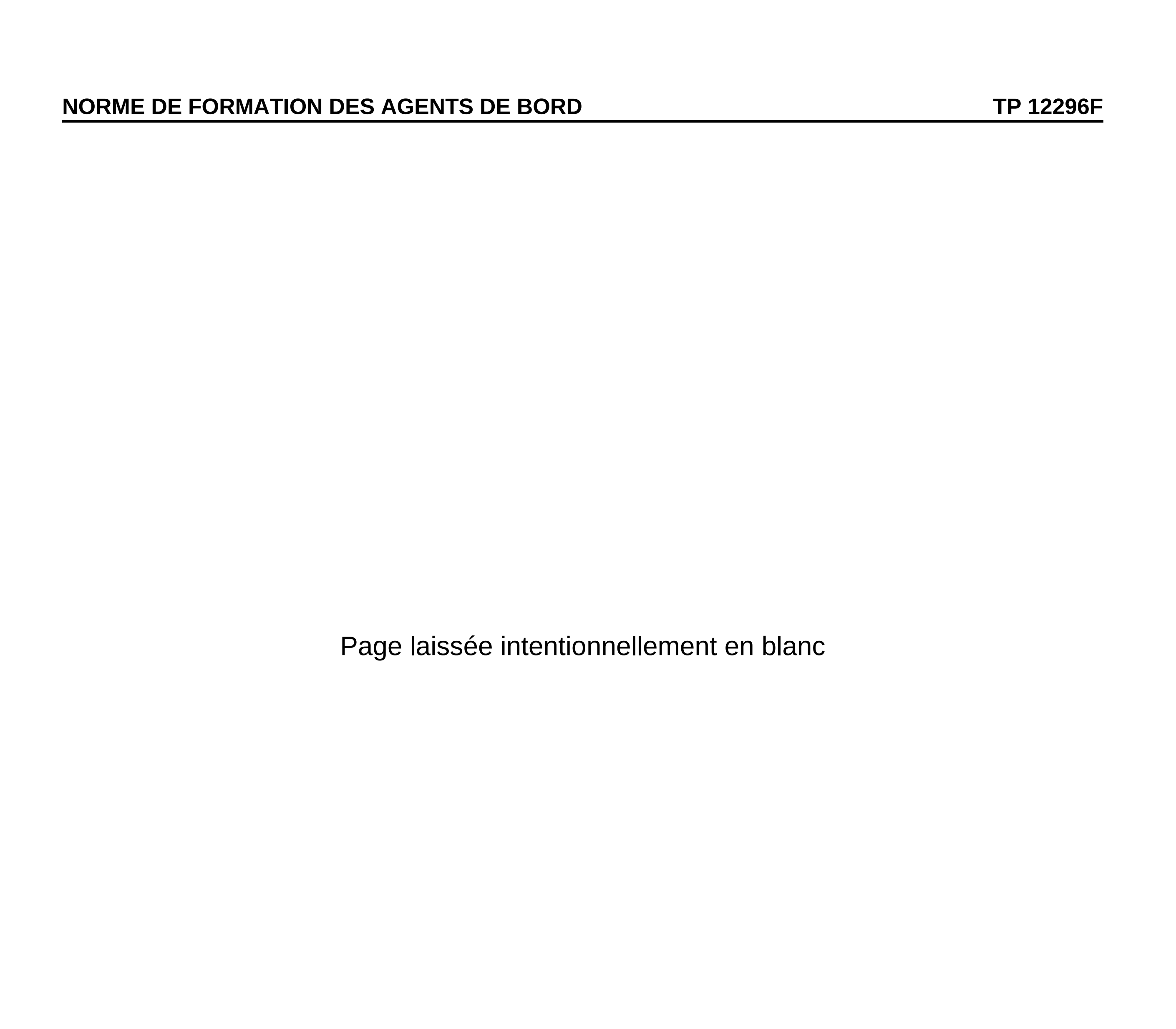
3.20B.5 Décrire les procédures de communication que doivent suivre les membres d'équipage (PNT/PNC) chaque fois que de l'oxygène est utilisé.

3.20B.6 Décrire les procédures prévues pour l'utilisation continue d'oxygène (fourni par le passager ou l'exploitant) pendant le vol.

3.20B.7 Décrire les instructions à donner aux passagers à ce sujet et qui est responsable d'en faire l'exposé.

3.20B.8 Décrire la façon d'administrer de l'oxygène à l'adulte, un enfant et un bébé.

INITIALE – PARTIE QUATRE
PROCÉDURES D'URGENCE



Page laissée intentionnellement en blanc

4.1 LUTTE CONTRE L'INCENDIE

Objectif de formation : Le stagiaire sera capable de nommer les divers types d'incendie, les dispositifs de détection et les systèmes de lutte contre l'incendie, de même que les procédures de lutte prévues contre l'incendie.

Portée : Généralités
Responsabilités de l'équipage
Procédures – Cabine
Procédures – Extérieur

4.1A Généralités

4.1A.1 Expliquer le danger que constitue tout incendie en vol.

4.1A.2 Préciser les dangers des incendies à bord, y compris le dégagement de fumées et de vapeurs toxiques, l'inflammabilité des matériaux de finition de la cabine et la diversité des matériaux combustibles.

4.1A.3 Préciser les divers facteurs susceptibles de gêner la lutte contre l'incendie à bord, y compris la visibilité réduite ou nulle à cause des fumées ou vapeurs, la difficulté à repérer la source d'incendie ou à combattre celui-ci dans un espace restreint, l'insuffisance des ressources de lutte contre l'incendie et la distance à parcourir avant d'atteindre l'aéroport le plus proche.

4.1A.4 Décrire des cas d'incendie qui se sont effectivement produits. En dégager les leçons à retenir.

4.1A.5 Décrire les exigences de réglementation portant sur la sécurité incendie (par exemple détecteurs de fumée à bord, extincteurs placés sous l'évier, coussins de siège résistants au feu, éclairage voie d'évacuation au niveau du plancher, etc.).

4.1A.6 Décrire le processus chimique du feu, en précisant les éléments nécessaires pour l'allumer et l'entretenir (combustible, chaleur, oxygène, réactions chimiques).

4.1A.7 Énumérer les classes d'incendies susceptibles de se produire à bord d'un aéronef : classe A – incendie de matériaux combustibles; classe B – feu de graisses/déversement de liquide combustible; classe C – feu d'origine électrique; classe D – feu mettant en cause des métaux et causes possibles de feux de cette nature.

4.1A.8 Expliquer pourquoi il est important de détecter rapidement tout début d'incendie et d'en distinguer la nature exacte.

4.1A.9 Préciser les caractéristiques et le comportement du feu (manifestations visibles et progression) pour divers types d'aménagement de cabine et pour différents degrés de propagation.

4.1A.10 Décrire différentes manières de détecter le feu ou la fumée (indices olfactifs, auditifs, visuels ou tactiles).

4.1A.11 Décrire les propriétés chimiques de chaque type d'agent extincteur, y compris les risques que chacun présente pour les personnes et les systèmes de bord et le mode d'action de ces agents extincteurs.(La réaction du feu selon l'agent extincteur utilisé.)

4.1A.12 Décrire chaque élément du matériel/équipement de lutte contre l'incendie à bord (y compris les appareils respiratoires et les vêtements protecteurs) et préciser, pour chacun :

a) la fonction;

b) le lieu de rangement, l'accès et la récupération;

c) les caractéristiques de bon fonctionnement;

e) le mode d'utilisation;

f) la durée (limite en temps-secondes/minutes et durée de vie);

g) les limites d'utilisation (caractéristiques-environnement et distances);

h) les conditions d'utilisation (les circonstances et le but);

i) l'entretien après utilisation.

4.1B Responsabilités de l'équipage

4.1B.1 Expliquer l'obligation, pour l'équipage, d'être attentif à tout incident et de vérifier sans délai chaque cas présumé d'incendie à bord ou de déclenchement du système de détection.

4.1B.2 Expliquer pourquoi il faut être constamment prêt à appliquer les procédures de lutte contre l'incendie et insister sur le caractère essentiel d'un tel état de préparation.

4.1B.3 Définir les responsabilités particulières des divers membres d'équipage (PNT/PNC) quant aux différents aspects de la lutte contre l'incendie à bord :

a) lutte contre l'incendie;

b) assistance, adjoint pour combattre l'incendie et procurer le matériel/équipement/personne auxiliaire;

c) communications;

d) contrôle des passagers.

4.1B.4 Énumérer diverses mesures que doivent prendre les membres d'équipage et la responsabilité de chacun visant la prévention des incendies. Y inclure la liste suivante sans s'y limiter pour autant :

a) acquisition de méthodes de travail sécuritaires;

b) application des interdictions de fumer;

c) surveillance de la cabine, des toilettes et des compartiments de fret;

d) connaissance des procédures à appliquer en cas de déclenchement d'un disjoncteur;

e) vérification et investigation immédiate en cas d'alarme incendie, d'odeurs inhabituelles, de surchauffe ou de déformation d'éléments de l'aéronef, etc.

4.1B.5 Expliquer l'importance de la coordination entre les membres d'équipage (PNT/PNC) en ce qui a trait à la lutte contre l'incendie et préciser les moyens d'y parvenir.

4.1B.6 Expliquer l'importance de la communication entre les membres d'équipage (PNC/PNT) en ce qui a trait à la lutte contre l'incendie et la nécessité de fournir au commandant de bord des renseignements précis quant à la source, à l'emplacement, l'étendue, la gravité de l'incendie ou l'ampleur de la propagation de la fumée, et aux mesures prises pour combattre l'incendie et dissiper la fumée.

4.1C Procédures – Cabine

4.1C.1 Décrire les procédures de lutte contre l'incendie prévues pour divers types d'incendie (feu dans l'office, le four, les toilettes, le circuit électrique, le rembourrage, etc.).

4.1C.2 Décrire les techniques et les procédures de lutte contre l'incendie, y compris la détection de la source d'incendie, le type d'extincteur à utiliser, le matériel/équipement supplémentaire requis, le mode d'emploi et techniqued'utilisation des extincteurs, les difficultés que pose la lutte contre les types particuliers d'incendie, les limites applicables (accessibilité, ampleur, ressources), après l'incendie, les communications de l'équipage, les procédures de coordination de l'équipage et le traitement des passagers.

4.1C.3 Expliquer les méthodes et moyens d'aider les occupants de la cabine à respirer sans être incommodés.

4.1C.4 Définir l'embrasement éclair ou instantané et préciser les facteurs qui peuvent y donner lieu.

4.1D Procédures – Extérieur

4.1D.1 Nommer les types de feux extérieurs ayant des incidences sur la sécurité en vol. Y inclure sans s'y limiter, la liste suivante :

a) feu de moteur;

b) coup de chalumeau du groupe électrogène auxiliaire de bord (l'APU);

c) embrasement des déversements de carburant/feux sur l'aire de trafic;

d) incendie sur les passerelles d'embarquement;

e) incendie dans un véhicule de service.

4.1D.2 Décrire les procédures prévues en cas d'incendie, y compris l'identification de la nature de l'incendie, ainsi que les communications et la coordination de l'équipage (PNT/PNC).

4.1D.3 Préciser les types de communication et de coordination à maintenir avec le personnel au sol et décrire le type d'aide que celui-ci peut apporter à la lutte contre l'incendie et, inversement, l'aide que l'équipage de l'aéronef (PNT/PNC) peut apporter au personnel au sol.

4.2 FUMÉE/VAPEURS NOCIVES DANS LA CABINE

Objectif de formation : Le stagiaire sera capable d'expliquer les dangers associés à la présence de fumée et (ou) de vapeurs nocives dans la cabine, d'en déterminer les sources possibles et de définir les procédures à suivre si l'on détecte de la fumée ou des vapeurs nocives dans la cabine en vol ou au sol.

Portée : Généralités
Responsabilités de l'équipage

4.2A Généralités

4.2A.1 Préciser les diverses sources ou origines possibles de fumées et de vapeurs nocives dans la cabine.

4.2A.2 Décrire les dangers que constitue la présence de fumées ou de vapeurs nocives dans la cabine pour l'aéronef et ses occupants.

4.2B Responsabilités de l'équipage

4.2B.1 Décrire l'obligation, pour l'équipage (PNT/PNC), d'être à l'affût de toute émanation de vapeurs ou de fumées dans la cabine (par exemple lors du ravitaillement, du dégivrage, de l'antigivrage, etc.).

4.2B.2 Décrire les différents modes de communication que l'équipage (PNC) pourra utiliser en cas de détection de présence de fumées (vapeurs) nocives dans la cabine, y compris la manière de prévenir commandant de bord et les renseignements précis à lui communiquer.

4.2B.3 Décrire les procédures à appliquer lorsqu'il y a de la fumée ou des vapeurs nocives dans la cabine, y compris la manière d'en repérer la source et d'en aviser le commandant de bord; la coordination entre les membres d'équipage (PNC), qui doivent s'assurer que les passagers peuvent respirer sans être incommodés et préparer ces derniers en vue d'un débarquement rapide ou d'une évacuation.

4.2B.4 Décrire l'autorité dont dispose le commandant de bord si des passagers doivent être déplacés à cause de fumées ou de vapeurs nocives dans la cabine et préciser à quel moment il peut prendre une telle décision.

4.2B.5 Définir en quoi consiste « l'évacuation de la fume » et la maîtrise de la fumée et préciser les procédures prévues à cet effet selon les types d'aéronefs de l'exploitant aérien, y compris les procédures relatives aux communications et à la coordination de l'équipage (PNT/PNC) et à l'information à communiquer aux passagers.

4.2B.6 Décrire la façon de reconnaître le phénomène de condensation dans la cabine et les ressemblances qu'il présente avec la fumée; en décrire les causes et préciser les phases du vol pendant lesquelles ce phénomène est susceptible de se produire.

4.2B.7 Préciser l'information à donner aux passagers lorsqu'il y a de la condensation dans la cabine; préciser qui doit communiquer cette information et quand il faut le faire; expliquer également l'importance d'une bonne communication avec les passagers afin de rassurer ceux-ci et d'éviter la panique.

4.3 DÉCOMPRESSION RAPIDE ET PROBLÈMES DE PRESSURISATION DE CABINE

Objectif de formation : Le stagiaire sera capable de reconnaître les signes d'une décompression rapide ou de problèmes de pressurisation cabine; il connaîtra les responsabilités associées des membres d'équipage dans de telles situations, ainsi que les procédures à suivre dans chaque cas.

Portée : Généralités
Responsabilités de l'équipage (PNT/PNC)

4.3A Généralités

4.3A.1 Définir la décompression rapide et les problèmes de pressurisation de la cabine.

4.3A.2 Préciser les menaces potentielles qu'une décompression rapide entraîne pour la sécurité en vol.

4.3A.3 Énumérer les causes possibles d'une décompression rapide (par exemple défaillance mécanique du fuselage, défaut du système de pressurisation) et des problèmes de pressurisation cabine (fuite d'air par les joints d'étanchéité des portes, hublot fissuré, mauvais fonctionnement du système, etc.).

4.3A.4 Décrire les signes mécaniques et les effets physiologiques que produisent la décompression ou les problèmes de pressurisation.

4.3A.5 Décrire les effets du manque d'oxygène sur le rendement personnel, les modifications de comportement et expliquer pourquoi il est important d'en reconnaître le plus tôt possible les symptômes chez les autres membres d'équipage.

4.3A.6 Expliquer l'importance des panneaux de surpression/décompression (« blow-out panels ») et préciser à quels endroits ils sont situés, selon les types d'aéronefs de la flotte de l'exploitant aérien.

4.3A.7 Énumérer les procédures que doit appliquer l'équipage (PNT/PNC) en cas de décompression rapide ou de problème de pressurisation cabine.

4.3A.8 Décrire les effets d'une décompression rapide sur tout objet ou personne non attaché et situé à proximité du point de fuite.

4.3A.9 Préciser quelle serait l'attitude (position) probable de l'aéronef advenant une descente rapide ou d'urgence par suite d'une décompression rapide; expliquer également ce que signifie une altitude sûre et préciser pourquoi il est important d'atteindre rapidement une telle altitude.

4.3A.10 Décrire dans quel état serait normalement la cabine après une décompression rapide et de quelle façon les membres d'équipage peuvent assurer leur sécurité et celle des passagers.

4.3B Responsabilités de l'équipage (PNT/PNC)

4.3B.1 Décrire les procédures de communication prévues pour l'équipage (PNT/PNC) et les passagers en cas de décompression rapide et de problèmes de pressurisation cabine.

4.3B.2 Préciser les mesures immédiates que les membres d'équipage (PNT/PNC) doivent prendre en cas de décompression rapide.

4.3B.3 Décrire les procédures de communication de l'équipage (PNT/PNC) *(par exemple le signal du début de l'inspection de la cabine après une décompression; préciser également qui doit donner ce signal et quand il faut le faire, etc.).*

4.3B.4 Énumérer les tâches des membres d'équipage (PNT/PNC) lors d'une inspection de la cabine après une décompression et préciser les priorités en matière de sécurité.

4.3B.5 Expliquer l'importance de la coordination des tâches de l'équipage (PNC/PNT) et préciser les moyens d'y parvenir.

4.4 ÉVACUATIONS

Objectif de formation : Le stagiaire sera capable d’identifier les types d’évacuation, les responsabilités de l’équipage (PNT/PNC) et les procédures prévues pour différents cas d’évacuation.

Portée :
Généralités
Responsabilités de l’équipage
Facteurs externs
Communications
Position de protection
Procédures des issues
Procédures en matière d’évacuation
Préparation d’évacuation
Procédures d’évacuation
Débarquement rapide
Post-évacuation
Revue de l’accident ou de l’incident

4.4A Généralités

4.4A.1 Définir ce qu’on entend par évacuation et débarquement rapide.

4.4A.2 Définir les divers types d’événements qui commandent une évacuation ou un débarquement rapide des passagers et préciser qui doit prendre la décision et de quels facteurs il faut alors tenir compte.

4.4A.3 Définir l’évacuation « préparée » et « non préparée ».

4.4A.4 Définir ce qu’on entend par « amerrissage forcé » et « amerrissage imprévu ». Définir les conditions associées auxquelles on peut s’attendre pour chaque type de situation d’urgence.

4.4A.5 Définir ce qu’on entend par passagers valides pour aider à l’évacuation (ABP). Décrire les types de personnes (ABP) que les membres d’équipage peuvent choisir pour cette tâche.

4.4B Responsabilités de l’équipage

4.4B.1 Définir en quoi consiste l’obligation pour les membres d’équipage d’être à l’affût de toute situation ou de tout comportement imprévu *(par exemple une évacuation non motivée).*

4.4B.2 Définir l’obligation, pour les membres de l’équipage, de bien connaître leurs fonctions et celles des autres membres et donner des exemples de ce que cela signifie lors d’une évacuation.

4.4B.3 Expliquer l’importance d’une bonne préparation pour les phases critiques du vol où les risques d’accidents sont plus élevés.

4.4B.4 Expliquer l’importance de la révision silencieuse lorsqu’il s’agit de se préparer à une éventuelle évacuation.

4.4B.5 Préciser dans quelles circonstances les membres d’équipage sont autorisés et responsables à amorcer une évacuation. Mentionner qui a la responsabilité d’activer le signal d’évacuation.

4.4B.6 Définir les différents types de comportement auxquels on peut s’attendre de la part des passagers *(par exemple passivité, agressivité ou hystérie)* et préciser les différents moyens de les contrôler lors d’une évacuation.

4.4B.7 Définir l'obligation pour les membres d'équipage de démontrer du leadership durant une évacuation et préciser les moyens pour y parvenir.

4.4C Facteurs externes

4.4C.1 Expliquer comment les membres d'équipage peuvent gérer une évacuation dans des circonstances particulièrement éprouvantes *(par exemple fumée dense, obscurité).*

4.4C.2 Décrire les différentes attitudes (positions) que peut prendre l'avion à la suite de différents accidents ou incidents *(par exemple affaissement du train d'atterrissage, sortie de piste, déplacement du centre de gravité).*

4.4C.3 Préciser les facteurs pouvant réduire la flottabilité de l'aéronef lors d'un amerrissage *(par exemple dommages structuraux, poids, centre de gravité, conditions extérieures, etc.).*

4.4C.4 Décrire les incidences des éléments atmosphériques sur le déroulement d'une évacuation *(par exemple vents forts, type de terrain, neige ou glace).*

4.4C.5 Expliquer l'importance de la gestion du temps lors d'une évacuation préparée et non préparée et en préciser les incidences sur les chances de survie dans diverses situations d'urgence.

4.4D Communications

4.4D.1 Définir l'importance de la communication entre les membres d'équipage lors d'une évacuation et préciser les signaux de communication convenus pour l'évacuation.

4.4D.2 Définir les exposés que doivent échanger l'équipage de conduite et l'équipage de cabine lors de situations d'urgence pouvant nécessiter une évacuation. Inclure les renseignements suivants :

a) qui doit effectuer l'exposé;

b) quand et où l'exposé doit avoir lieu;

c) les informations nécessaires;

d) comment effectuer l'exposé incluant la gestion optimale du temps.

4.4D.3 Définir les exposés qui doivent être donnés aux passagers dans une situation d'urgence pouvant nécessiter une évacuation. Inclure les renseignements suivants :

a) qui doit effectuer l'exposé;

b) quand et où l'exposé doit avoir lieu;

c) les informations nécessaires;

d) comment effectuer l'exposé incluant la gestion du temps.

4.4E Position de protection

4.4E.1 Définir en quoi consiste la position de protection.

4.4E.2 Décrire ces positions pour les membres d'équipage qui occupent un siège faisant face à l'avant ou à l'arrière, ainsi que la position recommandée pour les passagers (configuration du siège en conséquence), notamment pour les femmes enceintes, les passagers ayant une déficience, les enfants et les bébés. Décrire l'efficacité de chaque position de protection et expliquer en quoi la position recommandée peut contribuer à réduire la gravité d'éventuelles blessures. Décrire l'effet de l'inclinaison du siège sur les positions de protection recommandées.

4.4E.3 Décrire le signal/les signaux ordonnant de prendre la position de protection dans les circonstances d'urgence. Préciser qui peut donner ce signal, quand il faut le faire, les responsabilités de l'équipage une fois le signal donné.

4.4E.4 Préciser à quel moment les membres d'équipage doivent prendre eux-mêmes cette position si aucun signal n'a été donné.

4.4F Procédures des issues

4.4F.1 Définir la responsabilité des membres d'équipage relativement à l'évaluation de la situation et des conditions extérieures avant d'ouvrir une porte ou une issue de secours.

4.4F.2 Définir les procédures d'évacuation prévues pour chaque type de sortie/issue *(par exemple les portes, les hublots, les écoutilles, l'escalier intégré ventral, le cône de queue, ouverture de fuselage).*

4.4F.3 Décrire les procédures prévues pour le fonctionnement et l'utilisation du matériel/équipement d'évacuation *(par exemple glissières, glissières gonflables à passerelle garde-fou intégrée, cordage)* à bord de l'aéronef. En préciser le mode d'emploi et les instructions à donner aux passagers quant à leur utilisation.

4.4F.4 Préciser le temps de gonflage des différents matériel/équipements d'évacuation (par exemples glissières, glissières à passerelles garde-fou intégrée, glissière/radeau de sauvetage).Expliquer la façon de reconnaître qu'un dispositif gonflable de sauvetage est correctement gonflé.

4.4F.5 Décrire la procédure alternative à appliquer en cas d'échec de la première tentative de gonflage ou en cas de panne du dispositif de gonflage pendant l'évacuation.

4.4F.6 Décrire les techniques recommandées pour les passagers nécessitant une attention particulière lors de l'utilisation des glissières d'évacuation *(par exemple passagers ayant une déficience, avec animaux d'assistance).*

4.4F.7 Décrire l'objet et les procédures de la position de protection, incluant l'utilité d'une poignée manoeuvre et d'un espace de manoeuvre ou autres moyens selon le cas *(par exemple pour éviter de bloquer partiellement une issue avec le corps).*

4.4F.8 Décrire l'importance de maintenir un certain équilibre dans le déplacement des passagers vers toutes les issues disponibles *(par exemple pour minimiser le temps d'évacuation).*

4.4G Procédures en matière d'évacuation

4.4G.1 Énoncer les commandements à crier pour chaque type d'évacuation et expliquer la raison d'être de chacun de ces commandements. Décrire les moyens d'accroître l'efficacité des commandements (par exemple la fermeté, la voix forte, le ton résolu, les ordres brefs, les gestes, la phraséologie et le fait que les membres d'équipage crient les commandements à l'unisson).

4.4G.2 Définir l'obligation pour les membres d'équipage d'aider les passagers et les autres membres d'équipage lors d'une évacuation; préciser également les éventuelles limites de responsabilité. Préciser les circonstances au cours desquelles les membres d'équipage doivent eux-mêmes quitter l'aéronef.

4.4G.3 Définir les moyens d'aider les passagers et les autres membres d'équipage frappés d'incapacité, lors d'une évacuation.

4.4G.4 Insister sur l'importance de vérifier la cabine, le poste de pilotage et les toilettes après l'évacuation de tous les passagers et préciser comment et dans quelles conditions on doit faire une telle vérification.

4.4G.5 Préciser les responsabilités des membres d'équipage pour ce qui est d'emporter certaines pièces d'équipement de secours au moment de l'évacuation de l'aéronef et préciser dans quelles circonstances ils doivent emporter cet équipement.

4.4H Préparation d'évacuation

Énumérés ci-bas, sont les étapes impliquées dans la préparation d'une évacuation, incluant les communications requises entre les membres d'équipage et les passagers. L'évacuation de l'aéronef arrêté est décrite dans 4.4I.1.

Ces étapes sont énumérées en ordre de priorité pour que les plus importantes soient complétées en premier, si le temps le permet. Si pendant n'importe quelle étape les préparatifs doivent cesser ou si le temps ne le permet plus pour une raison ou une autre, le personnel de cabine doit aussitôt passer à l'étape 4.4H.1 j) de la liste de préparation d'une évacuation et se préparer à l'atterrissage d'urgence.

Selon leur type d'exploitation, chaque exploitant devra élaborer ses propres procédures et commandements.

4.4H.1 La liste suivante établit, par ordre d'importance, les tâches que doit exécuter le personnel de cabine pour préparer la cabine, les passagers et l'équipage en vue d'une évacuation, si le temps le permet. Décrire les procédures établies pour chacune des tâches à exécuter pour préparer une évacuation sur terre, et souligner les différences dans le cas d'un amerrissage forcé.

a) EXPOSÉS :

i. Commandant de bord au chef de cabine

- nature de l'urgence
- évacuation sur terre ou dans l'eau
- temps de préparation disponible
- qui avisera les passagers et quand
- toutes autres informations et instructions

ii. Chef de cabine aux agents de bord

- information donnée pendant l'exposé du commandant de bord
- issues préférentielles
- signaux utilisés par le personnel pendant la préparation (pouce en l'air par exemple)
- confirmer que les agents de bord sont en place dans la cabine pour l'annonce et la démonstration d'urgence

iii. Chef de cabine au commandant de bord

- exposé du personnel de cabine terminé
- mise à jour de toute information nécessaire

iv. Commandant de bord ou chef de cabine aux passagers

- nature de la situation
- suivre les instructions de l'équipage

b) METTRE L'OFFICE EN SÉCURITÉ ET RANGER L'ÉQUIPEMENT

i. ranger de nouveau les plateaux-repas, les chariots, les ustensiles et l'équipement

ii. ranger les ordures

iii. fermer et verrouiller les portes de compartiments

iv. tirer les disjoncteurs au besoin

c) DÉGAGER LES ISSUES ET S'ASSURER QU'ELLES SONT DANS LE BON MODE

d) METTRE LA CABINE EN SÉCURITÉ ET EXPOSÉ PASSAGERS :

(pendant ce temps, les agents de bord vérifient la cabine)

i. redresser les dossiers de siège

ii. ranger les tablettes de siège

iii. desserrer collets et cravates

iv. retirer les objets tranchant

v. enlever les souliers à talons hauts (en fonction de l'équipement de secours utilisé)

vi. enfiler des vêtements chauds (mauvais temps, amerrissage forcé)

vii. mettre les bagages en sécurité

viii. distribuer les gilets de sauvetage pour enfant en bas âge (s'il y a lieu)

ix. enfiler les gilets de sauvetage (s'il y a lieu)

x. boucler les ceintures de sécurité

xi. montrer la position de protection et indiquer le moment de la prendre

xii. montrer l'emplacement des issues de secours

xiii. montrer les voies lumineuses d'évacuation d'urgence situées à proximité du sol

xiv. conseiller aux passagers de lire la carte de mesures de sécurité

e) EXPOSÉ PASSAGERS AYANT DES BESOINS SPÉCIAUX

f) EXPOSÉ AUX PERSONNES BIEN PORTANTES

i. Aide aux passagers ayant besoin d'une attention spéciale

- meilleure manière d'aider pendant une évacuation

ii. Utilisation d'une issue sans responsable

- quand l'ouvrir
- comment évaluer son niveau de sécurité
- procédure d'ouverture
- procédure à suivre si elle s'avère dangereuse ou inutilisable
- emplacement et manière d'utiliser les glissières, les glissières-radeaux, les embarcations de sauvetage, les escaliers, câble d'évacuation, etc.

iii. Contrôle de la foule

- comment lui bloquer l'accès
- aide au pied d'une glissière ou d'un escalier

g) DERNIÈRE VÉRIFICATION DE LA CABINE

i. s'assurer que les pare-soleil de hublot sont levés ou baissés selon le cas

h) AVISER LE COMMANDANT DE BORD LORSQUE LA CABINE EST PRÊTE ET OBTENIR L'HEURE D'ARRIVÉE

i) AJUSTER L'INTENSITÉ DE L'ÉCLAIRAGE CABINE

i. commencer la révision mentale des procédures d'évacuation

k) COMMENCER À CRIER DES ORDRES AU BESOIN

l) EXÉCUTER LES TÂCHES D'ÉVACUATION ASSIGNÉES

4.4I Procédures d'évacuation

4.4I.1 Décrire en ordre de priorité, comme démontré dans le diagramme d'évacuation de la page 4-14, les procédures d'évacuation établies pour chacun des cas suivants :

a) au sol – préparée;

b) au sol – non préparée;

c) amerrissage forcé;

d) contact imprévu avec l'eau;

e) bas-fonds intertidaux;

f) évacuation lorsque le car transbordeur (PTV) est attaché à l'aéronef;

g) évacuation par une porte de l'aéroport ou une passerelle d'embarquement;

h) tout autre scénario possible selon le type d'exploitation.

4.4J Débarquement rapide

4.4J.1 Décrire les procédures établies pour débarquement rapide.

4.4K Post-Évacuation

4.4K.1 Décrire les responsabilités des membres d'équipage après une évacuation *(par exemple regroupement des passagers, premiers soins, etc.).*

4.4K.2 Identifier les fournitures et l'équipement disponibles après une évacuation qui aideront les occupants et augmenteront les chances de survie lors d'une évacuation, *(par exemple, ELT, trousse de survie, couvertures, mégaphone, radeau de sauvetage, gilets de sauvetage, lampe de poche, nourriture, eau, hache, etc.).*

4.4K.3 Décrire le type d'aide que l'on peut trouver aux différents aéroports desservis par l'exploitant. Tenir compte de la façon dont les membres d'équipage peuvent gérer l'évacuation en coordonnant leurs actions avec celle du personnel de sauvetage au sol.

4.4K.4 Décrire les différentes catégories de personnes *(journalistes, avocats, enquêteurs sur les accidents)* qui vont tenter d'obtenir des renseignements des membres d'équipage après une évacuation et expliquer les procédures prévues quant à la façon de traiter avec ces personnes.

4.4K.5 Énumérer les types de situations de survie auxquelles peuvent être confrontés les membres d'équipage après un atterrissage d'urgence en régions sauvages, dans l'Arctique, dans le désert, dans la jungle ou après un amerrissage, en tenant compte des régions effectivement survolées ou desservies par l'exploitant aérien.

4.4K.6 Expliquer l'importance des procédures applicables à la suite d'un écrasement et visant à accroître les chances de survie pour chaque type de situation. Tenir compte notamment des points suivants :

a) premiers soins de survie;

b) priorités de survie;

c) angers inhérents à divers milieux naturels;

d) techniques de survie adaptées à différents milieux;

e) équipement et matériel de survie transportés à bord de l'aéronef;

f) techniques de signalisation et de récupération.

4.4K.7 Décrire les systèmes de recherche et de sauvetage, leur portée de fonctionnement et comment ils permettent de repérer les épaves d'aéronef.

4.4K.8 Expliquer le processus d'enquête sur les accidents et décrire les groupes officiellement chargés de l'enquête, au niveau tant national qu'international. Préciser le mandat de ces groupes, de même que leur rôle en matière de sécurité aérienne.

4.4L Revue de l'accident ou de l'incident

4.4L.1 Décrire les antécédents de l'exploitant aérien relativement à des accidents/incidents qui ont été suivis d'un débarquement rapide et d'une évacuation des passagers.

4.4L.2 Énoncer les facteurs positifs et négatifs qui influent sur les chances de survie lors d'une évacuation faisant suite à une rupture du fuselage, un incendie, un envahissement de la cabine par la fumée, etc. *Il est acceptable d'utiliser les données d'accidents/incidents d'autres exploitants aériens lorsque ces données permettent de dégager des conclusions d'application universelle.*

ÉVACUATION
TERRE *et* ***EAU***

Remarque : Les étapes soulignées et en *italiques* sont des procédures supplémentaires à suivre dans le cas d'une évacuation dans l'eau.

AVION ARRÊTÉ
Déboucler ceintures

DÉBUTER ÉVACUATION
Reçoit signal d'évacuation et/ou indication de danger.

OU

NE PAS DÉBUTER ÉVACUATION
Aucun signal d'évacuation reçu et aucune indication de danger. OU Signal de ne pas évacuer.

CONTACTER POSTE PILOTAGE
Suivre instructions du commandant

Si commandant ordonne évacuation, suivre ces procédures.

ÉVALUER SITUATION
Déterminer l'état des issues. Vérifier incendie, assiette de l'avion, issues bloquées ou coincées, *Eau*.

ISSUE SANS DANGER?

OUI

OUVRIR ISSUE
Utiliser poignée manoeuvre.
Déployer dispositif évacuation *ou de flottaison*.
Ré-évaluer situation.
Adopter position protection.

NON

NE PAS OUVRIR ISSUE
Vérifier s'il y a d'autres issues.
Diriger les passagers vers la ou les issues ou ouvertures disponibles les plus près.

Si la sortie devient inutilisable, suivre ces procédures.

CRIER ORDRES D'ÉVACUATION
Continuer d'évaluer situation.
Continuer de crier les ordres ou les modifier au besoin.
Inclure utilisation gilets sauvetage.
Prendre mesures ABP.

AIDER PASSAGERS À SORTIR
Diriger les déplacements et envoyer passagers aux issues sans agent de bord.
Aider passagers et membres d'équipage blessés et passagers handicapés.

VÉRIFIER L'AVION
S'assurer reste aucun passagers ni membres d'équipage. Rassembler provisions et

TÂCHES APRÈS ÉVACUATION
Rassembler passagers et membres d'équipage. Donner premiers soins. Appliquer techniques de survie.

4.5 FORMATION EN CAS D'INCENDIE DU COMPARTIMENT CARGO

Objectif de formation : Le stagiaire doit pouvoir reconnaître les systèmes de détection incendie et les systèmes d'extinction incendie ainsi que les procédures établies de lutte contre les incendies; il doit pouvoir identifier un compartiment cargo de class B et ses caractéristiques.

Portée : Généralités
Responsabilités de l'équipage
Procédures

4.5A Généralités

4.5A.1 Revoir les données disponibles et/ou les expériences d'accidents ou d'incidents liés à un incendie du compartiment cargo *(p. ex. l'accident de la South African Airways dans lequel un B747 combi a subi un incendie en vol qui s'est soldé par la perte totale de l'appareil).* Dégager les leçons à tirer en matière de sécurité.

4.5A.2 Identifier quels documents de Transports Canada régissent les procédures en cas d'incendie du compartiment cargo de classe B de pont principal.

4.5A.3 Décrire un compartiment cargo de classe B et ses caractéristiques. Mentionner ce qui suit dans la description.

a) espace et limites de chargement du fret;

b) systèmes de protection incendie *(p. ex. couvercles de limitation du feu et/ou systèmes d'extinction, le cas échéant);*

c) systèmes de détection de fumée et du feu et systèmes de surveillance, s'ils sont installes;

d) moyens de manutention de la charge *(p. ex. palettes, igloos, unités de chargement, etc.)* et systèmes d'arrimage;

e) accès au compartiment cargo *(p. ex. clé de porte, filet de retenue de fret, etc.);*

f) aménagement du compartiment cargo; couloirs et zones d'accès limité; systèmes de chargement à galets, dispositifs d'arrimage de conteneurs et de palettes, et marche pour le chargement du fret;

g) systèmes et équipement de communication;

h) commandes d'éclairage.

4.5A.4 Décrire chaque pièce d'équipement de lutte contre les incendies du compartiment cargo, y compris les vêtements protecteurs et le matériel respiratoire. Mentionner ce qui suit dans la description :

a) fonction;

b) rangement, emplacement, accès, récupération;

c) état de marche;

d) fonctionnement;

e) durée;

f) limites;

g) conditions d'emploi;

h) soins après usage.

4.5B Responsabilités de l'équipage

4.5B.1 Énoncer les responsabilités spécifiques du membre d'équipage avant le vol en ce qui a trait à l'inspection avant vol du compartiment cargo de classe B et de l'équipement de lutte contre les incendies, et à l'inspection en vol, le cas échéant.

4.5B.2 Énoncer les responsabilités spécifiques du membre d'équipage en ce qui a trait aux procédures en cas d'incendie dans le compartiment cargo de classe B :

a) communication;

b) intervention auprès des passagers;

c) contrôle de l'incendie du compartiment cargo/surveillance en cas de rallumage de l'incendie.

4.5B.3 Expliquer l'importance de la non intervention (contrôle).

4.5C Procédures

4.5C.1 Énoncer les procédures assurant une communication immédiate et continue, y compris la terminologie, de la façon suivante :

a) au moment de la détection de fumée/vapeurs/feu dans un compartiment cargo de classe B;

b) pendant l'incendie;

c) après l'incendie.

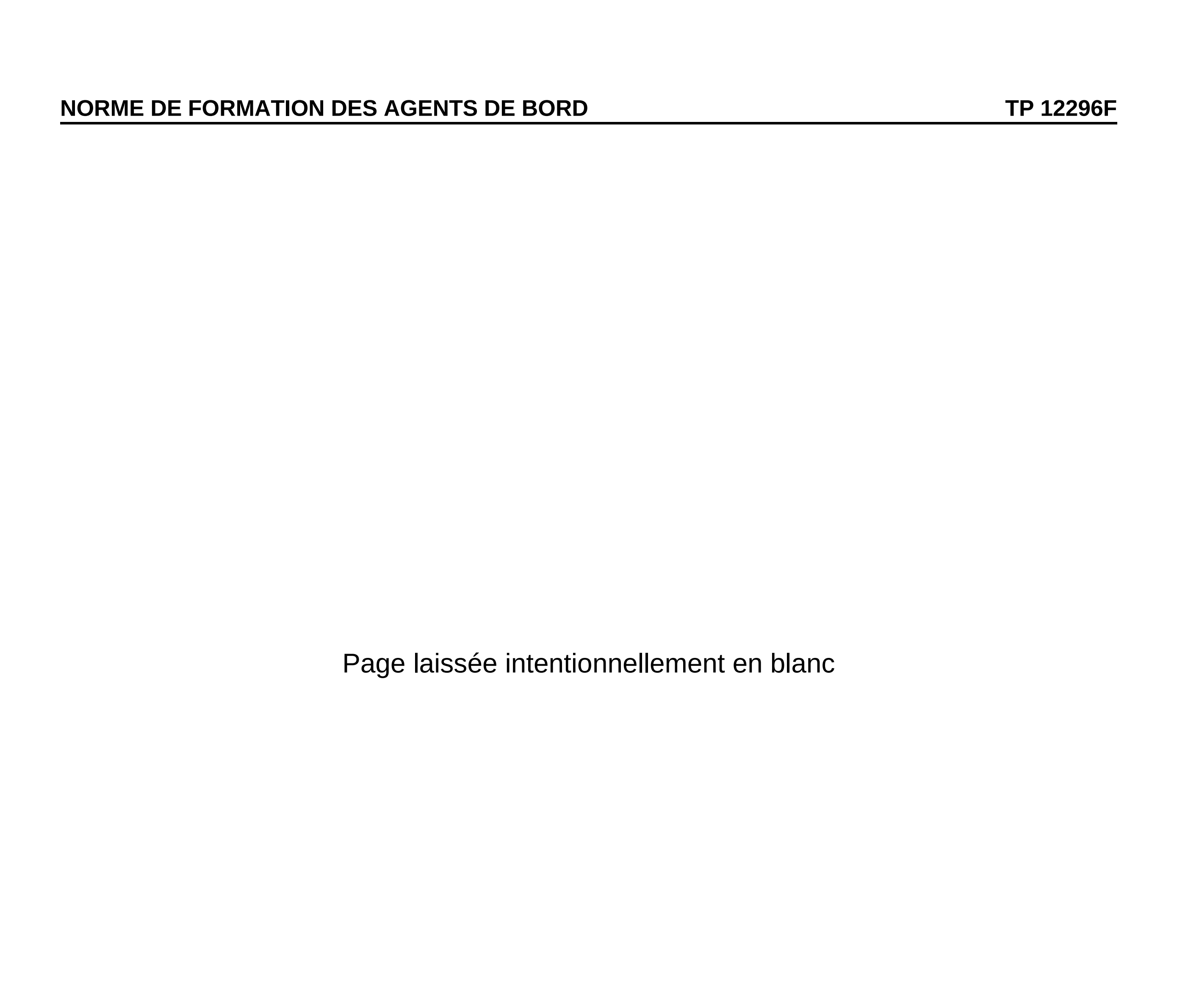
4.5C.2 Décrire les procédures de contrôle et/ou de lutte contre l'incendie en fonction de types précis de système de protection incendie *(p. ex. dispositifs pour circonscrire le feu et/ou systèmes d'extinction, selon le cas).*

4.5C.3 Décrire les procédures de communication entre l'équipage de conduite et le personnel de cabine pendant un vol normal lorsqu'on se déplace dans le compartiment cargo d'un appareil équipé d'un système extincteur.

4.5C.4 Énoncer la ou les procédures de vérification établies indiquant qu'un incendie est éteint.

4.5C.5 Énoncer la ou les procédures établies en cas de rallumage de l'incendie.

INITIALE – PARTIE CINQ
ÉQUIPEMENT DE SECOURS



Page laissée intentionnellement en blanc

5.1 ÉQUIPEMENT D'URGENCE – REVUE

Objectif de formation : Le stagiaire sera capable d'énumérer chacun des éléments de l'équipement et matériel de sécurité et d'urgence de bord et d'en préciser le mode d'emploi et les procédures qui s'y rattachent.

Portée : Généralités

5.1A Généralités

5.1A.1 Définir en quoi consiste l'équipement et matériel de sécurité et d'urgence.

5.1A.2 Décrire chaque élément de l'équipement et matériel de sécurité et d'urgence que l'exploitant place à bord de chacun de ses aéronefs, en tenant compte des points suivants :

a) description générale;

b) utilisation;

c) emplacement (s);

d) vérification (s) de bon fonctionnement pré-vol;

e) récupération (comment le sortir de l'emplacement);

f) mode d'emploi;

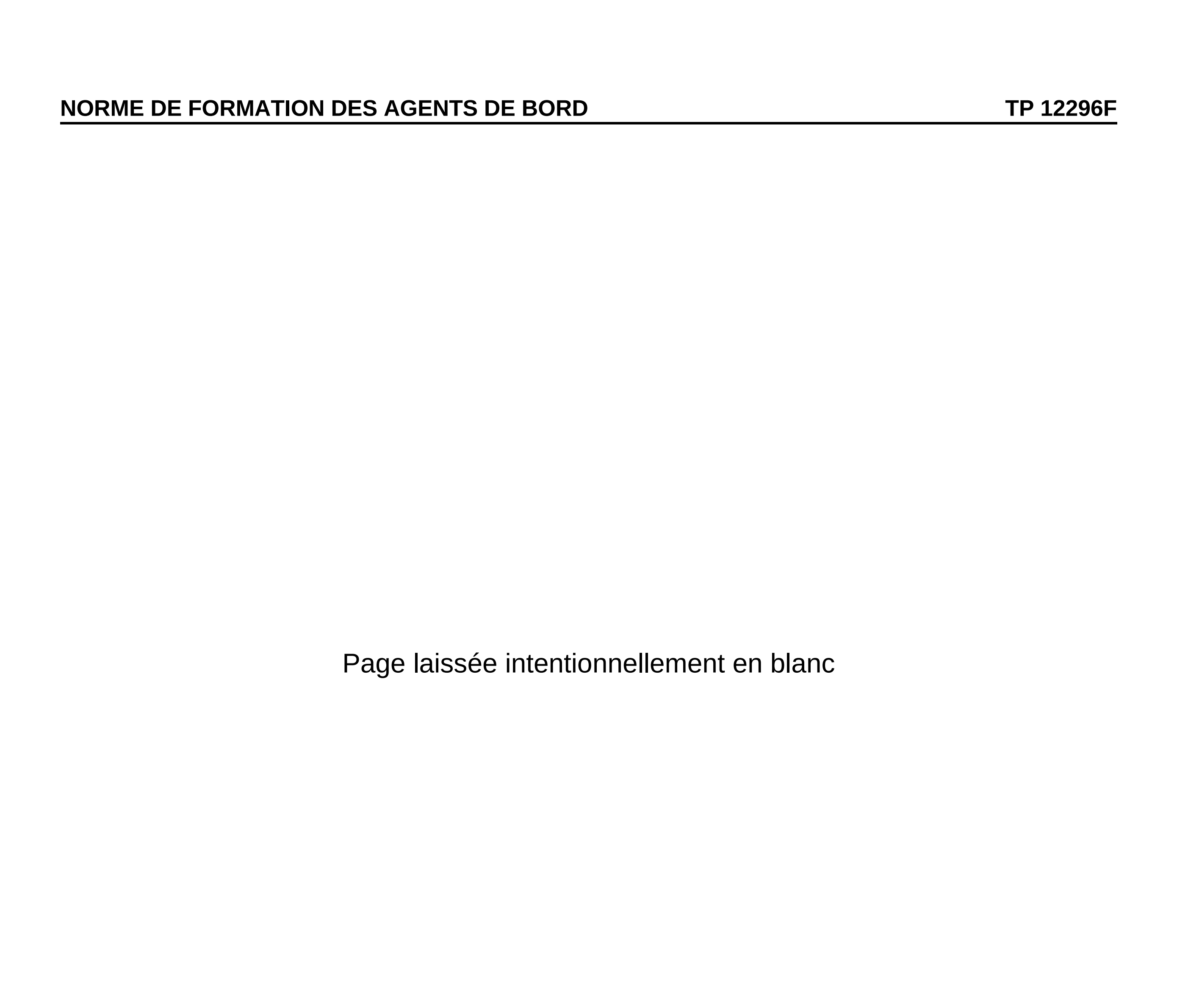
g) conditions d'utilisation;

h) limites d'utilisation;

i) utilisation dans des conditions difficiles;

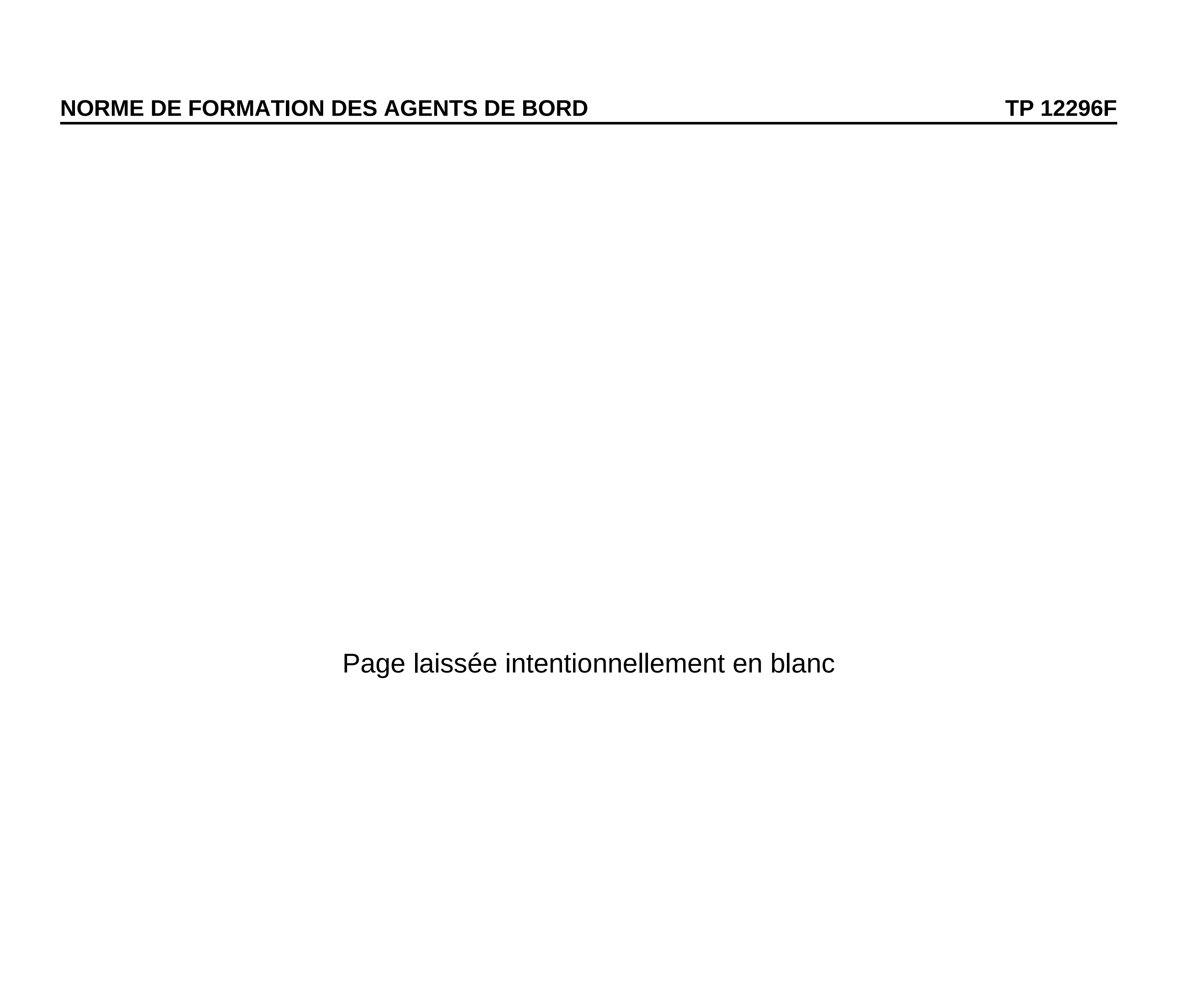
j) précautions à prendre avant l'utilisation;

k) soins après utilisation.



Page laissée intentionnellement en blanc

INITIALE – PARTIE SIX
CARACTÉRISTIQUES DE L'AÉRONEF



Page laissée intentionnellement en blanc

6.1 DESCRIPTION PHYSIQUE

Objectif de formation : Le stagiaire sera capable de reconnaître les principales caractéristiques de l'aéronef, soit les éléments intérieurs et extérieurs.

Portée : Généralités
Description de l'extérieur
Description de l'intérieur

6.1A Généralités

6.1A.1 Donner le nom du fabricant.

6.1A.2 Donner le modèle et le numéro de série de l'aéronef et préciser à quelle famille il appartient.

6.1A.3 Décrire le type d'aéronef *(par exemple gros porteur, navette, ADAC).*

6.1A.4 Préciser les performances de l'aéronef *(par exemple autonomie, altitude de croisière, vitesse de croisière).*

6.1A.5 Donner les dimensions de l'aéronef, notamment la hauteur, la longueur et l'envergure.

6.1A.6 Préciser le nombre d'aéronefs qui composent la flotte de l'exploitant, leur base d'opération, l'âge de chaque appareil et les routes.

6.1B Description de l'extérieur

6.1B.1 Préciser le nombre de moteurs de l'aéronef, leur emplacement et leur désignation la plus courante. Outre les moteurs de propulsion, le groupe auxiliaire de bord (APU) doit également être compris dans cette description.

6.1B.2 Décrire toutes les sorties de l'aéronef en les désignant par l'appellation utilisée par l'exploitant et préciser leur principale fonction *(par exemple L1; porte d'embarquement principale).*

6.1B.3 Énumérer et décrire toutes les caractéristiques distinctives de l'aéronef *(par exemple pont supérieur, ailettes de bout d'aile).* Décrire les parties critiques qui peuvent être affectées par la contamination des surfaces.

6.1B.4 Décrire les marques et les caractéristiques extérieures et leur signification, notamment, le numéro d'aéronef et les lettres d'immatriculation, les feux de navigation, les phares d'atterrissage, les phares de roulage, les feux anticollision, les feux à éclats, les sorties, etc.

6.1B.5 Identifier l'emplacement des portes de soute de chaque aéronef faisant partie de la flotte de l'exploitant aérien et décrire la procédure d'ouverture de ces portes.

6.1C Description de l'intérieur

6.1C.1 Décrire l'aménagement du poste de pilotage, y compris les sièges et toutes les caractéristiques distinctives.

6.1C.2 Décrire l'aménagement de la cabine de l'aéronef, y compris les sièges des membres d'équipage (PNT/PNC) et des passagers, les offices, les toilettes, les compartiments de rangement, les cloisons, l'emplacement de l'équipement de sécurité et d'urgence, les panneaux de décompression et toute caractéristique particulière *(par exemple l'aire de repos de l'équipage).* Décrire ce qui suit :

a) la quantité, leur emplacement, l'accès, et la récupération;

b) caractéristiques distinctives de chacun;

c) utilisation, notamment une description des commandes;

d) précautions et limites et conditions d'utilisation;

e) vérifications quant à leur bon fonctionnement;

f) procédures prévues en cas de défaillance et soins après utilisation.

6.1C.3 Décrire la façon d'utiliser les réglages des sièges d'équipage, de cabine passagers et du poste de pilotage, lorsque l'occupant y prend place. Décrire également la bonne façon d'utiliser la ceinture/baudrier de sécurité de ces sièges et la manière de s'attacher pour réduire au minimum les risques de blessure et préciser où se trouvent les sièges réservés aux membres d'équipage (PNT/PNC) lors du décollage et de l'atterrissage.

6.1C.4 Décrire les systèmes de détection d'incendie à bord de l'aéronef qui sont propres aux procédures des agents de bord (p. ex. la cabine passagers, les compartiments de fret du pont principal, les postes de repos de l'équipage et/ou les offices, selon le cas) et préciser les points suivants :

a) emplacement;

b) bon état de fonctionnement;

c) limites d'utilisation;

d) mode de déclenchement;

e) signes témoins du déclenchement;

f) mode d'interruption/réarmement;

g) entretien après fonctionnement.

6.1C.5 Décrire les postes des agents de bord dans la cabine, selon les différentes configurations, lors des exposés et démonstrations pré-vol sur les mesures de sécurité à l'intention des passagers et des exposés sur les atterrissages d'urgence.

6.1C.6 Décrire les caractéristiques de flottaison de l'aéronef. Décrire également les différentes positions de l'aéronef possibles après un accident/incident sur terre et sur l'eau ainsi que leurs conséquences sur l'utilisation des sorties/issues.

6.2 OFFICES

Objectif de formation : Le stagiaire sera capable de nommer les divers éléments des offices et d'en décrire les procédures et le mode d'utilisation.

Portée : Généralités

6.2A Généralités

6.2A.1 Nommer les éléments des offices *(par exemple fours, chariots-repas, panneaux électriques).*

6.2A.2 Décrire le fonctionnement de chacun de ces éléments.

6.2A.3 Énoncer les procédures de sécurité prévues pour l'utilisation de chacun des éléments de l'office.

6.2A.4 Préciser les incidences sur la sécurité des « méthodes de travail sécuritaires » dans les offices et expliquer comment on peut réussir à appliquer ces méthodes.

6.2A.5 Nommer les dangers que peuvent causer des déversements ou des fuites de liquide dans les offices et décrire les procédures prévues dans ces cas.

6.2A.6 Expliquer ce qu'on entend par « robinets d'arrêt de débit d'eau » dans les offices et préciser les responsabilités des membres d'équipage (PNC) en ce qui a trait à leur utilisation.

6.2A.7 Préciser la fonction des disjoncteurs des panneaux électriques et décrire les procédures prévues relativement aux disjoncteurs déclenchés, notamment leur réarmement et le signalement du déclenchement aux autres membres d'équipage (PNT/PNC). Expliquer comment l'inobservation des procédures peut entraîner des risques pour la sécurité en vol.

6.2A.8 Préciser les procédures que l'équipage (PNT/PNC) doit appliquer en cas de défectuosité électrique dans les offices.

6.2A.9 Décrire les procédures prévues pour signaler tout mauvais fonctionnement d'appareils dans les offices et préciser qui doit le faire. Insister tout particulièrement sur la nécessité de transmettre cette information à l'équipage de relève, le cas échéant.

6.2A.10 Nommer les types de dispositifs de fixation ou d'arrimage dans les offices, de même que les dispositifs d'arrimage du matériel/équipement d'office dans la cabine. Mentionner les dispositifs d'arrimage du matériel/équipement portatif *(par exemple chariots de service).*Décrire également quand et comment utiliser ces équipements ou appareils et préciser qui a la responsabilité de les arrimer. Décrire les précautions et procédures relatives à l'arrimage des chariots-repas et du matériel/équipement d'office en cas de turbulence en vol.

6.2A.11 Décrire les procédures relatives à la fixation des rideaux d'office et à la position dans laquelle ceux-ci doivent être attachés pour le décollage et l'atterrissage et pour des arrêts d'escale avec passagers à bord.

6.2A.12 Indiquer l'emplacement des espaces autorisés pour le rangement de l'équipement et des fournitures d'office excédentaires, plus particulièrement à l'occasion du décollage et de l'atterrissage; indiquer également les emplacements autorisés pour le rangement des déchets. Insister sur la nécessité de garder les voies de sorties et sorties ainsi que les espaces de rangement de l'équipement d'urgence dégagées et accessibles.

6.2A.13 Décrire la localisation et configuration de l'office située au pont inférieur et indiquer ce qui suit :

a) les politiques et procédures relatives à l'office située sur le pont inférieur;

b) le nombre maximal admissible de personnes dans cette office;

c) les procédures de communication entre le personnel d'office du pont inférieur et les autres membres d'équipage (PNT/PNC);

d) les sorties/issues de secours des membres d'équipage affectés à l'office du pont inférieur.

6.2A.14 Préciser les procédures relatives à l'utilisation des ascenseurs *(par exemple monte-chariot et monte-plats),* préciser quand et comment utiliser ces appareils, quelles en sont les caractéristiques de sécurité et quelles sont les solutions de rechange en cas de panne.

6.2A.15 Décrire les circonstances dans lesquelles l'alimentation électrique des offices peut être interrompue *(par exemple au démarrage et lors du mouvement de l'aéronef en surface).*

6.3 SYSTÈMES DE COMMUNICATION

Objectif de formation : Le stagiaire sera capable de décrire les systèmes de communication de bord et de les utiliser efficacement quelle que soit la situation.

Portée :
Généralités
Interphone
Système d'annonces
Système d'appels passagers
Système de divertissement de bord
Système d'annonces automatique

6.3A Généralités

6.3A.1 Décrire les éléments des systèmes de communication pour l'équipage et pour les communications destinées aux passagers.

6.3A.2 Décrire les procédures prévues pour l'utilisation de ces systèmes en situations normale et d'urgence, et lorsque les systèmes sont inopérants ou inutilisables.

6.3B Interphone

6.3B.1 Expliciter les points suivants en ce qui a trait à l'interphone de cabine :

a) emplacement des combinés et des commandes;

b) période d'utilisation/d'interdiction;

c) priorité d'appel; préciser les priorités selon la provenance et l'importance du message (appel prioritaire et surpassement d'appel en cours);

d) réponse prioritaire à donner aux appels du poste de pilotage;

e) termes de protocole d'interphone;

f) décrire et démontrer la manière d'utiliser l'interphone;

g) décrire les carillons, voyants lumineux et autres signaux, ainsi que leur signification;

h) décrire les procédures de réarmement après utilisation;

i) décrire les procédures d'utilisation de l'interphone en situations normale et d'urgence;

j) décrire les procédures de remplacement advenant une panne de l'interphone.

6.3C Système d'annonces

6.3C.1 Expliciter les points suivants en ce qui a trait aux annonces passagers :

a) emplacement des microphones et commandes du système d'annonces passagers;

b) priorités selon les types d'annonces et de la provenance;

c) décrire et démontrer l'utilisation du système d'annonces passagers;

d) décrire les carillons, voyants lumineux et autres signaux, ainsi que leur signification;

e) décrire les procédures de réarmement après utilisation;

f) description des procédures d'utilisation du système d'annonces passagers en situations normale et d'urgence;

g) description des procédures de remplacement advenant une panne du système d'annonces passagers.

6.3D Système d'appels passagers

6.3D.1 Décrire l'emplacement et le fonctionnement du système d'appels passagers, de même que les procédures d'utilisation.

6.3D.2 Préciser les responsabilités de l'équipage (PNC) en ce qui a trait au système d'appels passagers.

6.3E Système de divertissement de bord

6.3E.1 Décrire les éléments, l'emplacement et le fonctionnement du système de divertissement de bord, de même que les procédures d'utilisation.

6.3E.2 Si on utilise le système de divertissement de bord pour les exposés de sécurité des passagers, définir les procédures de rechange advenant une panne du système.

6.3E.3 Énumérer les procédures de sécurité relatives à l'utilisation du système de divertissement de bord *(par exemple le rangement des écrans pour le décollage et l'atterrissage).*

6.3F Système d'annonces automatique

6.3F.1 Décrire le système d'annonces automatique.

6.3F.2 Préciser le type d'information pour lequel il est programmé.

6.3F.3 Préciser à quel moment on utilise ce système et à quoi il sert.

6.3F.4 Décrire comment le système est programmé et activé et préciser qui en est responsable.

6.3F.5 Décrire les procédures d'utilisation du système d'annonces automatique, de même que les solutions de rechange advenant une panne du système.

6.4 SYSTÈMES D'ÉCLAIRAGE

Objectif de formation : Le stagiaire sera capable de décrire les différents éléments des systèmes d'éclairage intérieur et extérieur et d'utiliser efficacement ces systèmes, en toutes circonstances.

Portée : Généralités

6.4A Généralités

6.4A.1 Décrire les éléments des systèmes d'éclairage intérieur et extérieur, notamment les éléments fixes et les éléments portatifs.

6.4A.2 Décrire la fonction de chacun des éléments des systèmes d'éclairage.

6.4A.3 Décrire les commandes des différents éléments des systèmes d'éclairage, en précisant leur emplacement et leur mode de fonctionnement. Indiquer également qui a la responsabilité de leur utilisation.

6.4A.4 Décrire les caractéristiques de chaque élément, en utilisations normale et d'urgence.

6.4A.5 Décrire les procédures d'utilisation de chaque élément des systèmes d'éclairage, en situations normale et d'urgence.

6.4A.6 Décrire les solutions de rechange advenant une panne des systèmes.

6.4A.7 Préciser quelle est la durée (temps d'utilisation et durée de vie) des éléments des systèmes d'éclairage d'urgence.

6.4A.8 Préciser qui a la responsabilité d'actionner la mise en fonction des systèmes d'éclairage en situations normale et d'urgence.

6.5 SYSTÈMES D'EAU POTABLE ET D'EAU USÉE

Objectif de formation : Le stagiaire sera capable de décrire les éléments des systèmes d'eau potable et d'eaux usées; il pourra appliquer correctement les procédures relatives à ces systèmes.

Portée : Généralités

6.5A Généralités

6.5A.1 Décrire les éléments des systèmes d'eau potable et d'eaux usées à bord.

6.5A.2 Indiquer l'emplacement des divers éléments de ces systèmes, notamment les commandes ou les jauges dans la cabine.

6.5A.3 Expliquer le risque que des fuites importantes d'eau potable ou d'eaux usées peuvent entraîner pour la sécurité en vol.

6.5A.4 Décrire les responsabilités de l'équipage (PNC) quant au bon fonctionnement et au signalement de défectuosités des systèmes d'eau potable et d'eaux usées.

6.5A.5 Décrire le fonctionnement des robinets d'arrêt; préciser leur importance, leur emplacement, leur utilisation et la façon dont ils sont identifiés.

6.6 SYSTÈMES D'OXYGÈNE

Objectif de formation : Le stagiaire sera capable de reconnaître les éléments des systèmes fixes d'oxygène et d'utiliser ceux-ci efficacement en toutes circonstances.

Portée : Généralités

6.6A Généralités

6.6A.1 Décrire les éléments des systèmes d'oxygène de bord, notamment ceux du poste de pilotage et de la cabine.

6.6A.2 Expliquer à quel moment sont utilisés les différents éléments des systèmes d'oxygène; décrire notamment la façon d'administrer l'oxygène à des fins thérapeutiques, en cas de décompression ou pour oxygène d'appoint.

6.6A.3 Indiquer l'emplacement des éléments des systèmes d'oxygène, notamment les masques et les masques de rechange.

6.6A.4 Décrire les responsabilités de l'équipage relativement aux systèmes d'oxygène.

6.6A.5 Expliquer comment activer le système, indiquer pendant combien de temps celui-ci peut fournir de l'oxygène en fonction d'un débit donné. Préciser notamment comment activer le débit d'oxygène qui fournit de l'oxygène à chacun des masques et la façon de s'assurer que l'oxygène arrive effectivement à un masque choisi.

6.6A.6 Indiquer la solution alternative d'ouverture des panneaux advenant une panne du système de sortie automatique des masques à oxygène.

6.6A.7 Décrire les procédures de communication prévues (PNT/PNC) ou (PNC/PNC) pour déclencher le fonctionnement des systèmes d'oxygène.

6.7 SYSTÈMES DE CHAUFFAGE ET DE VENTILATION

Objectif de formation :	Le stagiaire sera capable de décrire les éléments des systèmes de chauffage et de ventilation et de décrire correctement les procédures prévues pour l'utilisation et le fonctionnement de ces systèmes.
Portée :	Généralités

6.7A Généralités

6.7A.1 Décrire les éléments et le fonctionnement des systèmes de chauffage et de ventilation.

6.7A.2 Indiquer les différents emplacements des bouches de chauffage et d'extraction d'air qu'il est essentiel pour les membres d'équipage de connaître.

6.7A.3 Indiquer l'emplacement des commandes et des panneaux de commande des systèmes de chauffage et de ventilation, ainsi que les procédures d'utilisation et préciser qui est responsable de la surveillance des panneaux de commande.

6.7A.4 Décrire les procédures de communication et de coordination d'équipage (PNC/PNT) ou (PNC/PNC) qui s'appliquent à l'utilisation des systèmes de chauffage et de ventilation.

6.7A.5 Expliquer les différentes conditions associées à l'utilisation de ces systèmes *(par exemple condensation, vapeurs de glycol et fumées de résidus d'huile).*

6.8 SORTIES/ISSUES/HUBLOTS

Objectif de formation : Le stagiaire sera capable de décrire les caractéristiques des différents types de sorties et d'issues de secours du poste de pilotage et il devra être en mesure de les utiliser lorsque les circonstances le commandent.

Portée :
Généralités
Utilisation en situation normale
Utilisation en situation anormale
Utilisation en situation d'urgence
Escalier intégré/escamotable

6.8A Généralités

6.8A.1 Décrire chacun des différents types de sorties et d'issues de secours de la cabine et du poste de pilotage, de même que les voies d'évacuation menant à ces sorties.

6.8A.2 Décrire les caractéristiques de ces sorties et des voies d'évacuation et décrire celles qui sont désignées comme sorties d'évacuation durant l'avitaillement en carburant.

6.8A.3 Préciser les fonctions normales de ces sorties et voies d'évacuation *(par exemple embarquement, entretien et utilisation d'urgence seulement).*

6.8A.4 Décrire les précautions à prendre lors de l'utilisation des sorties/voies d'évacuation, y compris les risques éventuels *(par exemple déploiement accidentel des glissières d'évacuation gonflables, avec les risques de blessures qu'un déploiement par inadvertance comporte pour les membres d'équipage (PNC) et le personnel au sol, etc.).*

6.8A.5 Préciser l'autorisation d'exception relative à la liste d' équipements minimal de l'aéronef (MEL) qui peut être accordée à un exploitant advenant un défaut de fonctionnement d'une porte ou d'une glissière d'évacuation. Préciser les conditions pour lesquelles peut être accordée l'autorisation d'exception, de même que les procédures à suivre dans ce cas.

6.8B Utilisation en situation normale

6.8B.1 Décrire les procédures d'utilisation des sorties en situation normale, notamment l'armement/le désarmement et l'ouverture/la fermeture.

6.8B.2 Décrire les précautions à prendre lors de l'utilisation de ces sorties en situation normale.

6.8B.3 Préciser qui a la responsabilité de manœuvrer les sorties en situations normales.

6.8B.4 Décrire les procédures de communication et de coordination de l'équipage (PNC/PNT) ou (PNC/PNC) y compris les signaux ou code utilisés lors des manœuvres des portes de sortie en situation normale. Préciser qui est responsable de s'assurer que la communication est effectuée et expliquer l'importance d'une telle communication pour la sécurité du vol.

6.8C Utilisation en situation anormale

6.8C.1 Expliquer ce qu'on entend par utilisation anormale d'une sortie.

6.8C.2 Décrire les consignes et caractéristiques spécifiques au fonctionnement d'une sortie en utilisation anormale.

6.8C.3 Décrire les procédures d'utilisation d'une sortie en situation anormale, en précisant, qui a la responsabilité de la manoeuvre et quelles sont les procédures de communication et de coordination entre les équipages (PNC/PNT) ou (PNC/PNC.)

6.8C.4 Préciser les précautions à prendre en cas d'utilisation des sorties en situation anormale.

6.8C.5 Décrire les procédures pour réactiver les portes de sorties en mode normale.

6.8D Utilisation en situation d'urgence

6.8D.1 Expliquer ce qu'on entend par utilisation d'urgence d'une sortie.

6.8D.2 Décrire les procédures et caractéristiques relatives au fonctionnement d'une sortie lors d'utilisation en urgence.

6.8D.3 Décrire les manœuvres et procédures d'utilisation d'une sortie, en situation d'urgence.

6.8D.4 Préciser les précautions à prendre en cas d'utilisation de la sortie en situation d'urgence.

6.8D.5 Décrire les procédures de rechange qui permettent d'utiliser la sortie advenant un défaut de fonctionnement.

6.8D.6 Préciser qui a la responsabilité de manœuvrer la sortie en situation d'urgence.

6.8E Escalier intégré/escamotable

6.8E.1 Définir ce qu'on entend par escalier intégré/escamotable et en indiquer l'emplacement.

6.8E.2 Décrire les caractéristiques de l'escalier dans le contexte d'une utilisation en situations normale, anormale et d'urgence.

6.8E.3 Décrire les procédures d'utilisation de l'escalier en situations normale, anormale et d'urgence. Préciser la responsabilité des membres d'équipage relativement à son utilisation.

6.8E.4 Décrire les précautions à prendre lors de l'utilisation de l'escalier.

6.8E.5 Décrire les procédures de communication et de coordination d'équipage (PNC/PNT) ou (PNC/PNC) qui s'appliquent lors de l'utilisation de l'escalier.

6.9 CARACTÉRISTIQUES EXCLUSIVES

Objectif de formation : Le stagiaire sera capable de préciser les caractéristiques particulières de chaque type d’aéronef ou encore les différences existant entre les caractéristiques de divers aéronefs de même type, en ce qui a trait notamment aux différents aménagements intérieurs ou à des modifications apportées par le constructeur, d’une série à l’autre d’un même type d’aéronef.

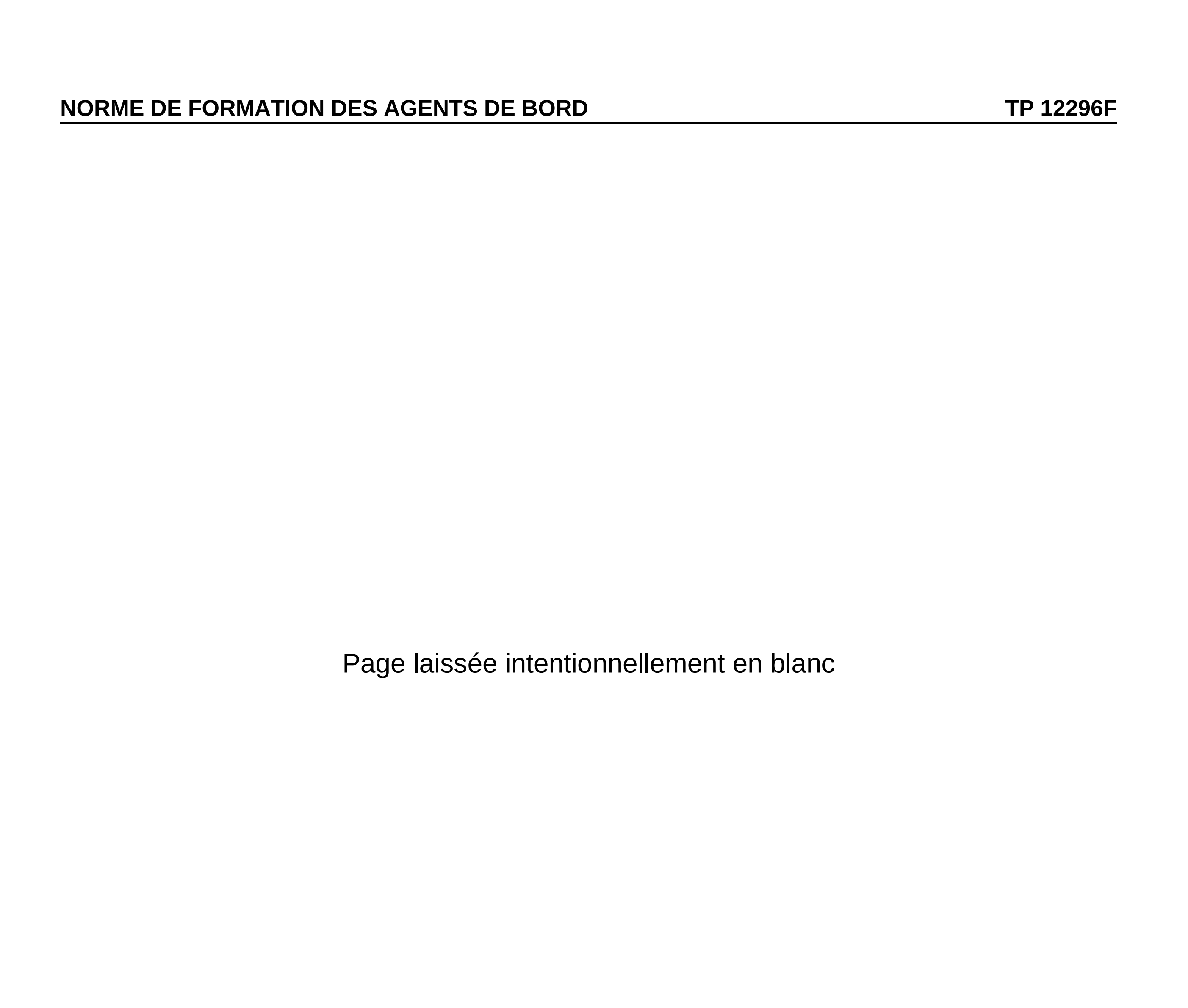
Portée : Généralités

6.9A Généralités

6.9A.1 Décrire les caractéristiques, les procédures et le matériel/équipement particuliers à chaque type d’aéronef de l’exploitant aérien *(par exemple prises électriques, système de détection de fumée/d’incendie du compartiment de fret principal, fermoirs ou verrous des portes intérieures).*

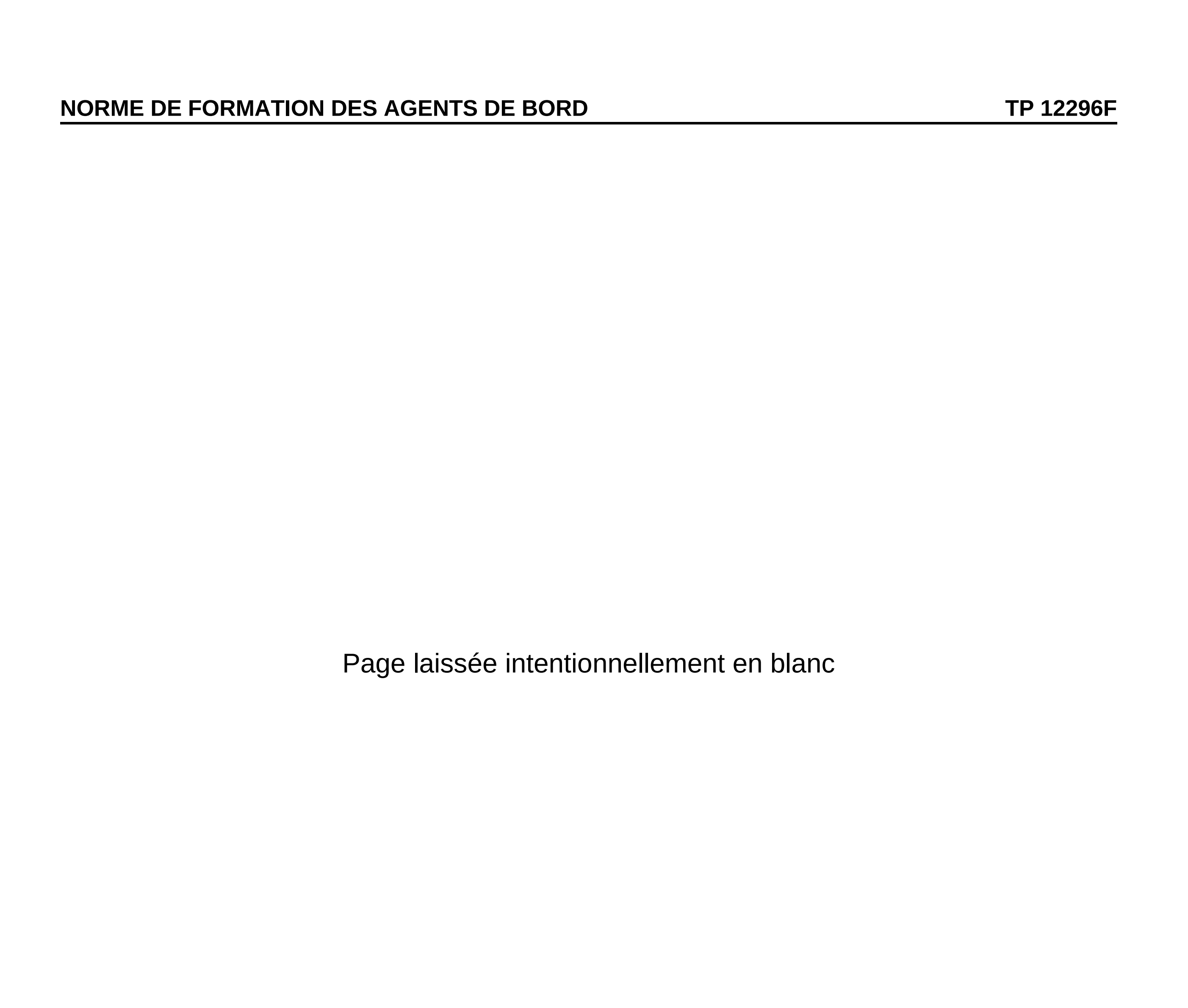
6.9A.2 Indiquer chacune des différences ainsi que les effets de celles-ci sur les procédures d’exploitation normalisées de l’exploitant aérien; expliquer pourquoi une bonne connaissance de ces différences par les membres d’équipage est essentielle au maintien de la sécurité en vol.

6.9A.3 Expliquer l’obligation pour les membres d’équipage de connaître parfaitement le matériel/équipement et les systèmes de sécurité et d’urgence de chaque type d’aéronef de la flotte de l’exploitant et de garder à jour ses compétences.



Page laissée intentionnellement en blanc

INITIALE – PARTIE SEPT
PRATIQUES



Page laissée intentionnellement en blanc

7.1 PRATIQUE D'UTILISATION DU SYSTÈME D'ANNONCES PASSAGERS ET DE L'INTERPHONE

7.1.1 Généralités

a) *La transmission d'information aux autres membres d'équipage (PNT/PNC) ou (PNC/PNC) et aux passagers est l'une des tâches importantes de l'équipage en matière de sécurité.*

b) *Le système d'annonces passagers et l'interphone étant des outils destinés à transmettre des renseignements relatifs à la sécurité, il est essentiel qu'on les utilise efficacement et de la bonne façon pour que les messages soient bien reçus et compris.*

7.1.2 Équipement à utiliser pour les pratiques

a) Lors des pratiques, on doit utiliser au moins un des systèmes d'annonces passagers et un des interphones qui équipent les aéronefs de la flotte de l'exploitant aérien.

7.1.3 Normes de performance

a) Le stagiaire doit démontrer qu'il est capable d'appliquer correctement les techniques de communication en utilisant le système d'annonces passagers et l'interphone; il doit exécuter ce qui suit :

i. enlever le microphone/combiné d'annonces passagers de son support rangement;

ii. activer le système d'annonces passagers et vérifier (le cas échéant) s'il fonctionne effectivement;

iii. faire au moins une annonce passagers de sécurité ou d'urgence, en respectant le texte normalement utilisé pour l'exposé aux passagers;

iv. désactiver/réarmer le système après l'avoir utilisé;

v. remettre en place le combiné/microphone après s'en être servi;

vi. enlever le combiné de son rangement;

vii. activer le système et choisir un poste;

viii. communiquer avec le poste récepteur;

ix. désactiver/réarmer le système après l'avoir utilisé;

x. remettre en place le combiné/microphone après s'en être servi.

7.1.4 Critères d'évaluation

a) La performance du stagiaire lors de la pratique sera observée, notée et fera l'objet d'un compte rendu d'évaluation et de critiques, en fonction des critères suivants :

i. utilisation adéquate des systèmes;

ii. clarté du message (rythme, débit, volume, confiance en soi, autorité, sincérité);

iii. récitation correcte de l'annonce (vocabulaire, prononciation, articulation);

iv. observation des procédures prévues par l'exploitant aérien *(identification du poste/nom).*

7.2 PRATIQUES D'EXPOSÉS AUX PASSAGERS

7.2.1 Équipement à utiliser pour la pratique

a) Lors des pratiques, on doit utiliser l'équipement de démonstration de chaque type qui équipe les aéronefs de l'exploitant aérien.

7.2.2 Normes de performance

a) Chaque stagiaire doit exécuter chacune des tâches suivantes :

i. exposé de sécurité pré-vol à un passager nécessitant une attention particulière (par exemple passager aveugle ou personne atteinte d'une invalidité, ou mineur voyageant seul);

ii. exposé individuel à un passager valide (ABP) pour aider à l'évacuation (instructions sur le fonctionnement des sorties, contrôle des foules, aide à apporter à un passager nécessitant une attention particulière, assistance au sol, enlèvement du radeau de sauvetage de son rangement et lancement du radeau);

iii. exécution d'une démonstration complète de sécurité pré-vol aux passagers (écriteaux lumineux, ceintures de sécurité, sorties, masques à oxygène, gilets de sauvetage, voie d'évacuation lumineuse au niveau du plancher, carte de mesures des de sécurité, etc.).

7.2.3 Critères d'évaluation

a) La performance du stagiaire lors de la pratique sera observée, notée et fera l'objet d'un compte rendu d'évaluation et de critiques en fonction des critères suivants :

i. intégrité du contenu de l'exposé (par exemple tous les points pertinents doivent être couverts);

ii. utilisation efficace des techniques de communication (par exemple clarté, facilité de compréhension, absence de jargon lors de l'exposé aux passagers nécessitant une attention particulière ou des passagers valides (ABP) désignés pour aider à l'évacuation);

iii. contenu de l'exposé adapté à la personne à laquelle il est destiné;

iv. utilisation adéquate du regard et du langage corporel;

v. utilisation correcte de chaque pièce d'équipement de démonstration et simulations bien exécutées;

vi. synchronisme de la démonstration avec l'exposé verbal;

vii. confiance en soi et autorité;

viii. ouverture d'esprit et aptitude à bien répondre aux questions;

ix. vérification de la bonne compréhension par le sujet des instructions données lors de l'exposé.

7.3 PRATIQUES DE MANOEUVRE DES PORTES/ISSUES/HUBLOTS DE SECOURS – POUR CHAQUE TYPE D'AÉRONEF

7.3.1 Équipement – Critères

a) Chaque pratique doit être exécutée à bord de l'aéronef approprié au d'un simulateur de cabine approuvé.

b) Aux fins de pratiques, certaines sorties peuvent être remplacées par un dispositif équivalent approuvé, traité à l'annexe A et approuvé par le programme de formation. Les sorties normalement équipées d'une glissière d'évacuation doivent être effectivement munies d'une telle glissière ou d'un dispositif de simulation approprié, pour la pratique d'utilisation en situation d'urgence.

7.3.2 Normes de performances – Manœuvre des portes en situation normale

a) Chaque stagiaire doit manœuvrer chaque type de porte de sortie plein pied, pour chaque type d'appareil, en mode d'utilisation normale; pour ce faire, il doit :

   i. connaître le signal de manoeuvre ainsi que les conditions dans lesquelles la porte peut être ouverte ou fermée;

   ii. évaluer les conditions à l'intérieur et à l'extérieur relativement aux éventuels obstacles pouvant nuire aux manœuvres des sorties ou risques de blessures dont il faut tenir compte lors de l'ouverture ou de la fermeture de la porte *(par exemple passerelle d'embarquement, escalier, sangles/cordes d'interdiction de passage, cordons garde-fou, matériel/équipement);*

   iii. décrire le signal commandant l'armement et le désarmement de la sortie;

   iv. exécuter l'armement et le désarmement de la sortie;

   v. s'assurer que la sortie est correctement armée puis désarmée en exécutant chacune des étapes de vérification prévues *(par exemple vérifications visuelles, vérifications physiques, contre vérifications et réponse à l'appel sur interphone);*

   vi. ouvrir et fermer la sortie (en mode normal, c'est-à-dire désarmé);

   vii. activer puis désactiver les mécanismes de verrouillage et en vérifier le bon fonctionnement (par exemple verrouillage antirafale);

   viii. mettre en place puis enlever la sangle d'interdiction de passage de cette sortie;

   ix. exécuter les vérifications postérieures à l'ouverture/la fermeture de la porte (par exemple alignement des marques repères, témoins mécaniques de fermeture/verrouillage).

7.3.3 Normes de performance – Manœuvre des portes en situation d'urgence

a) Chaque stagiaire doit manœuvrer chaque type de sortie plein pied, pour chaque type d'appareil, en mode d'utilisation d'urgence; pour ce faire, il doit :

   i. connaître le signal de manoeuvre ainsi que les conditions dans lesquelles la sortie peut être ouverte en mode d'urgence;

   ii. s'assurer que la sortie est armée selon le mode requis;

   iii. évaluer les conditions à l'extérieur afin de déterminer si la sortie est utilisable *(absence d'obstacle ou d'incendie, assiette de l'aéronef);*

   iv. mettre en place le dispositif d'aide à l'évacuation (le cas échéant);

   v. ouvrir la sortie en mode armée puis la verrouiller en position d'ouverture maximale;

vi. tirer la ou les poignées de commande manuelle de gonflage puis vérifier le déploiement et le gonflage du dispositif *(par exemple glissière gonflable/à passerelle garde-fou intègre);*

vii. prendre et maintenir la bonne position de protection (mains et corps);

viii. repérer la ou les poignées de dégagement (par exemple poignée de séparation de la glissière d'évacuation, d'ouverture de l'escalier ventral intègre, etc.).

7.3.4 Normes de performance – Hublot issue de secours

a) Chaque stagiaire doit manœuvrer chaque type de sortie plein pied, pour chaque type d'appareil, en mode d'utilisation d'urgence; pour ce faire, il doit :

i. reconnaître le signal de manoeuvre ainsi que les conditions dans lesquelles la sortie peut être ouverte en mode d'urgence;

ii. s'assurer que la sortie est armée selon le mode requis;

iii. évaluer les conditions à l'extérieur afin de déterminer si la sortie est utilisable *(absence d'obstacle ou d'incendie, assiette de l'aéronef);*

iv. mettre en place le dispositif d'aide à l'évacuation (le cas échéant);

v. ouvrir la sortie en mode armée puis la verrouiller en position d'ouverture maximale;

vi. tirer la ou les poignées de commande manuelle de gonflage puis vérifier le déploiement et le gonflage du dispositif *(par exemple glissière gonflable/à passerelle garde-fou intégré);*

vii. prendre et maintenir la bonne position de protection (mains et corps);

viii. repérer la ou les poignées de dégagement (par exemple poignée de séparation de la glissière d'évacuation, d'ouverture de l'escalier ventral intégré, etc.).

7.3.5 Critères d'évaluation

a) La performance du stagiaire lors de la pratique sera observée, notée et fera l'objet d'un compte rendu d'évaluation et de critiques en fonction des critères suivants :

i. accuser réception des signaux et promptitude d'exécution des manoeuvre associées;

ii. évaluer les conditions à l'extérieur de la sortie afin de déterminer si elle est utilisable *(absence d'obstacle ou d'incendie, assiette de l'aéronef);*

iii. manœuvrer correctement les mécanismes d'ouverture, incluant la position du corps et des mains;

iv. utiliser la terminologie d'usage et exécuter les procédures appropriées;

v. placer correctement le dispositif d'évacuation;

vi. immobiliser la sortie en position d'ouverture maximale ou placer dans la position de rangement prévue le hublot d'issue de secours ou panneau de l'écoutille;

vii. tirer la ou les poignées manuelles de gonflage puis vérifier le déploiement et le gonflage du dispositif *(par exemple glissière d'évacuation/à passerelle garde-fou intégré);*

viii. prendre et maintenir la bonne position de protection *(mains et corps);*

ix. repérer les sangles ou cordes d'évacuation;

x. repérer la ou les poignées de dégagement (par exemple poignée de séparation de glissières d'évacuation, de largage du cône de queue, d'ouverture de l'escalier ventral intégré);

xi. exécuter correctement les procédures prévues *(par exemple réglage à la bonne position des dossiers, des accoudoirs et des tablettes-plateaux).*

7.3.6 Critères de performance – Manœuvre de l'escalier intégré

a) Chaque membre d'équipage (PNC) doit exécuter ce qui suit, sur chaque type d'appareil équipé d'un escalier qui ne fait pas corps avec la porte de sortie et qui n'est pas utilisé pour l'évacuation :

i. appliquer les procédures établies pour s'assurer que le dispositif de manoeuvre de l'escalier de sortie est dans la configuration appropriée (par exemple verrouillée, déverrouillée);

ii. choisir les bonnes commandes de manœuvres et manœuvrer correctement les commandes de l'escalier en le faisant sortir/entrer;

iii. s'assurer que l'escalier est entièrement sorti/entré complètement avant de le verrouiller dans cette position.

b) Démontrer la bonne façon de déployer/escamoter le garde-fou ou les poignées de maintien (le cas échéant).

c) Exécuter la manoeuvre de tout autre dispositif particulier dont est équipé l'escalier (les feux d'éclairage de voie d'évacuation, par exemple).

7.4 PRATIQUES D'ÉVACUATION

7.4.1 Généralités

a) *Les évacuations constituent des situations d'urgence au cours desquelles les membres d'équipage (PNC/PNT) doivent mettre à profit leurs connaissances des procédures et toutes les ressources disponibles. Les habiletés et compétences nécessaires s'acquièrent par la pratique.*

b) Il est entendu que pour des appareils dont l'équipage (PNC) comprend plus d'une personne, l'évacuation des passagers se fera vraisemblablement par plusieurs sorties, et avec l'aide de tout l'effectif de bord. Une pratique d'évacuation à bord d'un aéronef comportant plus d'un membre d'équipage (PNC) exigera par conséquent le concours d'un nombre typique de (PNC) normalement utilisé sur l'appareil donné. Si les pratiques ont lieu à bord d'un simulateur de cabine, le nombre de membres d'équipage devra tenir compte de la configuration de ce simulateur.

c) Chaque stagiaire doit occuper un poste d'agent de bord puis exécuter les tâches et procédures requises pour ce poste. Si le poste occupé pour la pratique correspond à un double siège d'agent de bord et serait normalement occupé par deux membres d'équipage, un autre agent ou stagiaire devra y prendre place.

d) Un stagiaire se préparant à une qualification pour un aéronef dont l'effectif de cabine comprend plus d'un agent de bord doit exécuter au moins une pratique conjointement avec d'autres stagiaires s'il s'agit d'une formation sur type.

e) *Avant d'exécuter ces pratiques d'évacuation, le stagiaire devrait assister à une démonstration donnée par un instructeur ou au moyen d'une présentation vidéo, pour pouvoir voir la théorie mise en pratique.*

7.4.2 Scénarios de simulation

a) *Toute pratique d'évacuation en vue de la formation et de l'évaluation des stagiaires constitue un scénario de simulation d'un vol réel. Outre les situations normales de ce vol, on y reproduit également les situations anormales et d'urgence possibles, avec les interactions que cela suppose entre les agents de bord, les membres de l'équipage de conduite et les passagers.*

b) Le scénario de simulation ne doit pas comporter trop de variables afin d'éviter de confondre le stagiaire, mais il doit être complet, la valeur de la pratique étant reliée à son degré de réalisme. Ces variables doivent en outre survenir dans un ordre différent d'une pratique à l'autre; elles doivent porter sur les points suivants, sans s'y limiter :

i. sorties inutilisables;

ii. dispositifs pneumatiques qui ne se gonflent que partiellement ou dont le gonflage automatique fait totalement défaut;

iii. assiette (inclinaison) extrême de l'avion qui peut obliger à renoncer à utiliser certaines sorties et à diriger les passagers vers une autre sortie;

iv. conditions de mauvaise visibilité *(par exemple obscurité, fumée);*

v. membres d'équipage frappés d'incapacité soudaine;

vi. sorties qui deviennent inutilisables au cours de l'évacuation;

vii. passagers nécessitant une attention particulière *(par exemple personnes âgées ou personne atteinte d'une invalidité);*

viii. passagers en état de panique *(état d'excitation positif ou négatif, tentative par certains passagers de diriger eux-mêmes l'évacuation);*

ix. panne des systèmes d'urgence de l'aéronef *(par exemple panne des systèmes d'éclairage, de la signalisation lumineuse d'évacuation, du système de communication, etc.);*

x. décompression;

xi. utilisation de sorties nécessitant des « commandements » d'évacuation non standard *(par exemple glissière d'évacuation/à passerelle garde-fou intégrée, cône de queue escalier ventral intégré, etc.).*

7.4.3 Normes de performance – Évacuation au sol non préparée et pratique d'évacuation après un amerrissage imprévu

a) Le stagiaire doit exécuter au moins une pratique d'évacuation au sol et une pratique d'évacuation après un amerrissage imprévu; ces pratiques doivent comprendre les procédures relatives à une sortie ou une issue de secours donnée. Le stagiaire doit exécuter ce qui suit :

i. s'asseoir dans un siège d'agent de bord et attacher sa ceinture ou son baudrier de sécurité;

ii. reconnaître les signes avant-coureurs d'une situation d'urgence et réagir en conséquence en suivant le scénario prévu de simulation;

iii. donner tous les commandements pertinents;

iv. savoir quand et comment commencer l'évacuation *(ordres, klaxon d'évacuation);*

v. allumer l'éclairage d'urgence et actionner le klaxon d'évacuation;

vi. évaluer les conditions à l'intérieur et à l'extérieur afin de déterminer si la sortie est utilisable et le restera pendant toute la durée de l'évacuation;

vii. trouver et endosser le gilet de sauvetage et donner les commandements appropriés aux passagers;

viii. préparer puis ouvrir la porte ou l'issue de secours;

ix. immobiliser la porte en position d'ouverture maximale ou ranger correctement le panneau de l'issue de secours;

x. tirer la ou les poignées de commande manuelle de gonflage puis vérifier le déploiement et le gonflage de la glissière d'évacuation ou de la glissière d'évacuation à passerelle garde-fou intégrée;

xi. repérer les sangles ou cordes d'évacuation;

xii. repérer la ou les poignées de dégagement *(par exemple poignée de séparation de la glissière d'évacuation, d'ouverture de l'escalier ventral intégré, de largage du cône de queue);*

xiii. prendre la position de protection appropriée;

xiv. commencer l'évacuation des passagers;

xv. exécuter les vérifications finales de la cabine, des toilettes et du poste de pilotage puis emporter le matériel/équipement d'urgence nécessaire;

xvi. sortir correctement de l'aéronef ou du simulateur;

xvii. faire la démonstration des procédures post-évacuation.

7.4.4 Critères d'évaluation

a) La performance du stagiaire lors de la pratique sera observée, notée et fera l'objet d'un compte rendu d'évaluation et de critiques, en fonction des critères suivants :

i. faire fonctionner correctement le mécanisme du siège, ainsi que la ceinture et le baudrier de sécurité et prendre la position de protection appropriée, en tenant compte de l'orientation et de l'emplacement du siège, ainsi que du scénario de la pratique;

ii. réagir adéquatement et en temps opportun aux situations d'urgence;

iii. s'en tenir rigoureusement au vocabulaire prévu lorsqu'il s'agit de donner des *ordres ou de breffer les passagers valides désignés* pour aider à l'évacuation; s'exprimer clairement et avec autorité, en évitant les tournures de phrases négatives; la manière de parler devant être adaptée au scénario d'évacuation choisi;

iv. faire fonctionner l'éclairage d'urgence et le klaxon d'évacuation;

v. choisir la sortie appropriée au scénario d'évacuation et au type d'aéronef;

vi. évaluer les conditions à l'intérieur et à l'extérieur afin de déterminer si la sortie est utilisable et le restera pendant toute l'évacuation *(absence d'obstacle ou d'incendie, assiette normale de l'avion, débit de sortie acceptable des passagers, état des glissières, etc.);*

vii. préparer puis ouvrir correctement la porte ou l'issue de secours;

viii. immobiliser la porte en position d'ouverture maximale ou ranger correctement le panneau de l'issue de secours;

ix. tirer la ou les poignées de commande manuelle de gonflage puis vérifier le déploiement et le gonflage de la glissière d'évacuation ou de la glissière à passerelle garde-fou intégrée;

x. repérer les sangles ou cordes d'évacuation;

xi. prendre et maintenir la bonne position de protection *(mains et corps);*

xii. utiliser efficacement les services des passagers valides désignés pour aider à l'évacuation des passagers nécessitant une attention particulière *(par exemple poster les passagers désignés à l'extérieur de l'aéronef pour qu'ils voient à ce que les autres passagers s'en éloignent si l'appareil est au sol ou qu'ils prennent place dans les radeaux pneumatiques en cas d'amerrissage, ou assurer la contrôle de la foule);*

xiii. faire une vérification finale attentive de la cabine; enlever le matériel/équipement et emporter les fournitures supplémentaires requises, en fonction du type de scénario et selon les procédures prévues par l'exploitant;

xiv. repérer la ou les poignées de dégagement *(par exemple poignée de séparation de la glissière d'évacuation, de l'escalier ventral intégré de largage du cône de queue, etc.);*

xv. appliquer adéquatement les procédures prévues, en tenant compte du scénario;

xvi. appliquer adéquatement les procédures post-évacuation;

xvii. évaluer les conséquences des erreurs.

7.4.5 Normes de performance – Pratique d'évacuation par l'équipage – atterrissage forcé préparé ou amerrissage forcé

a) Chaque stagiaire doit participer à titre de membre d'équipage à au moins une pratique d'évacuation lors d'un atterrissage forcé préparé et à une autre pratique lors d'un amerrissage forcé; pour ce faire, il doit :

i. reconnaître le signal code d'urgence en vol dans le message transmis par le commandant de bord et réagir en conséquence, selon les procédures;

ii. faire une préparation mentale personnelle puis préparer les passagers et le matériel/équipement de cabine conformément aux procédures et au scénario;

iii. choisir les passagers valides pour aider à l'évacuation puis donner des instructions pour qu'ils soient en mesure d'apporter l'aide nécessaire, *(par exemple ouvrir des issues de secours où aucun membre d'équipage n'est posté, sortir et lancer les radeaux de sauvetage, contrôler la foule, surveiller de près les passagers nécessitant une attention particulière, prêter main forte à l'équipage à l'extérieur de l'aéronef et en éloigner les passagers ou aider ceux-ci à prendre place dans les radeaux de sauvetage, le cas échéant);*

iv. savoir reconnaître le signal de prise de position de protection d'urgence, ainsi que les signaux d'évacuation et réagir en conséquence;

v. préparer puis faire fonctionner les sorties;

vi. évacuer les passagers;

vii. exécuter les dernières vérifications de cabine et de poste de pilotage, emporter le matériel/équipement d'urgence nécessaire puis évacuer l'aéronef ou le simulateur;

viii. faire la démonstration des procédures post-évacuation.

7.4.6 Critères d'évaluation

a) La performance du stagiaire lors de la pratique sera observée, notée et fera l'objet d'un compte rendu d'évaluation et de critiques, en fonction des dispositions de l'alinéa 7.4.4 et des critères suivants :

i. appliquer correctement les procédures de préparation à un atterrissage d'urgence;

ii. connaître et appliquer la bonne façon de réagir au comportement des passagers, savoir évaluer l'état des sorties ou des glissières d'évacuation, le débit de sortie des passagers et l'évolution de la situation tant à l'intérieur qu'à l'extérieur et réagir en conséquence;

iii. accuser réception des messages de communication;

iv. comprendre les problèmes qui surviennent et y trouver des solutions;

v. donner des instructions précises aux passagers valides désignés pour aider à l'évacuation;

vi. s'assurer que la cabine fait l'objet d'une vérification finale efficace, enlever le matériel/équipement et emporter les fournitures supplémentaires requises, en fonction du type de scénario et selon les procédures prévues par l'exploitant aérien;

vii. démontrer une bonne connaissance des fonctions et des obligations à remplir après l'évacuation *(par exemple responsabilités en ce qui a trait au matériel/équipement, manoeuvre du radeau de survie ou des pneumatiques de sauvetage, précautions visant à maintenir la flottabilité de ces engins, prise des présences, protection des passagers contre les éléments, déplacement des passagers vers un endroit sûr, premiers soins, etc.)*, conformément aux procédures de l'exploitant aérien;

viii. analyser les conséquences des erreurs.

7.5 PRATIQUES AVEC RADEAU (AU SOL OU EN PISCINE)

7.5.1 Matériel/équipement à utiliser pour la pratique

a) Tout le matériel/équipement de survie utilisé lors de la pratique avec radeau doit être identique à celui placé à bord des aéronefs de l'exploitant, en ce qui a trait au poids, aux dimensions, à l'apparence, aux différentes caractéristiques techniques et au mode d'utilisation.

b) Pour ce qui est des radeaux, ils peuvent être de fabrication différente de ceux qui sont placés à bord des aéronefs de l'exploitant, sous réserve qu'ils soient à peu près semblables en ce qui a trait au poids, aux dimensions, à l'apparence, aux caractéristiques techniques et au mode d'utilisation; en outre, les différences éventuelles devront faire l'objet d'instructions particulières à l'intention des agents de bord.

7.5.2 Normes de performance

a) Chaque stagiaire devra exécuter ce qui suit :

i. repérer le compartiment de rangement du radeau et expérimenter la difficulté qu'il y a à manœuvrer le lourd paquet du radeau replié, dans un espace restreint qui équivaut à une allée de cabine passagers;

ii. observer toutes les caractéristiques d'un radeau bien gonflé;

iii. prendre place à bord du radeau et aider les passagers à y monter, au besoin;

iv. repérer le cordon de gonflage (radeau pneumatique);

v. repérer le mécanisme de largage du radeau et décrire de quelle façon le larguer de l'aéronef;

vi. examiner la trousse de survie du radeau puis la manière d'en utiliser tous les éléments.

b) Chaque stagiaire doit participer aux pratiques suivantes :

i. lancer et gonfler puis détacher les radeaux lors d'une pratique réelle ou assister à ces manœuvres par visionnement de cassettes vidéo;

ii. redresser un radeau renversé (le cas échéant) ou visionner cette manoeuvre en vidéo;

iii. gérer correctement l'utilisation du radeau *(voir à la bonne répartition des passagers et au déploiement de l'ancre flottante);*

iv. monter le toit de protection contre les intempéries;

v. voir à l'entretien du radeau *(brides ou autres dispositifs d'arrêt de fuites, supplément de gonflage des chambres à air);*

vi. attribuer les différentes tâches aux passagers;

vii. discuter des risques que comporte le déplacement d'un radeau plié dans l'espace restreint de la cabine et jusqu'à la sortie *(gonflage involontaire et panique subséquente chez les passagers).*

7.6 PRATIQUES AVEC GILET DE SAUVETAGE

7.6.1 Matériel/équipement à utiliser pour la pratique

a) Les gilets de sauvetage utilisés lors de cette pratique doivent être essentiellement les mêmes que ceux qu'on retrouve à bord des aéronefs de l'exploitant aérien.

7.6.2 Normes de performance

a) Chaque stagiaire doit exécuter ce qui suit, pour chaque modèle de gilet de sauvetage :

i. sortir le gilet de sauvetage de son sac fermé/scellé;

ii. passer le gilet puis le gonfler en actionnant le dispositif automatique d'au moins une des chambres à air;

iii. gonfler partiellement l'autre chambre à air en soufflant dans la valve;

iv. s'exercer à dégonfler le gilet de sauvetage;

v. repérer l'interrupteur du feu de position puis revoir le fonctionnement;

vi. repérer le sifflet;

vii. se familiariser à l'utilisation d'un gilet de sauvetage pour enfant.

7.7 PRATIQUES AVEC GLISSIÈRE D'ÉVACUATION

7.7.1 Matériel/équipement à utiliser pour la pratique

a) La glissière d'évacuation servant à la pratique doit être du même type que celle qui équipe les aéronefs de l'exploitant, plus particulièrement en ce qui a trait aux caractéristiques suivantes :

  i. du type gonflable, à deux voies;

  ii. de type à glissière et glissière à passerelle garde-fou gonflables combinés;

  iii. glissière de pont supérieur de B-747;

  iv. glissières gonflables à une seule voie;

  v. glissière non gonflable.

7.7.2 Normes de performance

a) Chaque stagiaire doit exécuter une pratique avec glissière, pour ce faire, il doit :

  i. repérer et toucher la poignée de commande manuelle de gonflage de même que la commande de largage de la rampe, dans la zone du seuil de la porte

  ii. descendre dans une glissière gonflable appartenant à chacun des types susmentionnés; **ou**

  iii. descendre dans une glissière gonflable appartenant à un seul des types susmentionnés, puis en ce qui a trait aux autres types de glissières, visionner un enregistrement vidéo approuvé qui fait la démonstration du gonflage interne et externe (avec le son caractéristique) puis de la mise en oeuvre des glissières et du garde-fou du détachement et des procédures d'utilisation de rechange des glissières (aire de trafic);

b) Chaque stagiaire doit exécuter une pratique avec glissière non gonflable; pour ce faire, il doit :

  i. repérer puis récupérer la glissière d'évacuation, si cette dernière n'est pas fixée à la porte;

  ii. fixer les agrafes de glissière d'évacuation aux anneaux en « D » appropriés du cadre de la porte;

  iii. placer la glissière à la sortie;

  iv. y prendre place pour descendre.

7.8 PRATIQUE DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE

7.8.1 Généralités

a) Les scénarios de lutte contre l'incendie doivent donner à chaque stagiaire l'occasion de démontrer qu'il sait allier ses connaissances des procédures à ses compétences pratiques. Le stagiaire qui réagit promptement et avec succès à différentes situations d'incendie aura ainsi davantage confiance en ses capacités, advenant un incendie réel en vol.

7.8.2 Scénarios de simulation

a) Les pratiques de lutte contre l'incendie en cabine peuvent porter sur des feux de classes A, B, et C, qui surviennent dans les endroits suivants :

i. cabine *(sous un siège, dans un casier de rangement supérieur, dans une armoire);*

ii. office *(contenant de déchets, panneau électrique supérieur, four);*

iii. espaces clos restreints *(compartiment à déchets, toilette);*

iv. espaces inaccessibles *(derrière des panneaux).*

7.8.3 Matériel/équipement à utiliser pour la pratique

a) Les matériaux enflammés aux fins des pratiques de lutte contre l'incendie doivent être identiques à ceux qu'on retrouve dans les aéronefs de l'exploitant, qu'il s'agisse des sièges, du matériel/équipement d'office, des panneaux, des contenants de déchets, etc.

b) Le matériel/équipement de lutte contre l'incendie et les ferrures de fixation de ce matériel/équipement doivent être identiques à ce qu'on retrouve dans les aéronefs de l'exploitant, plus particulièrement quant au poids, aux dimensions, aux types, aux commandes et au mode d'emploi. Les extincteurs portatifs manuels doivent être remplis d'un agent d'extinction compatible avec le type d'incendie susceptible de se produire à un endroit donné, ou encore avec un produit sans danger pour l'environnement. Les appareils respiratoires à bouteille d'oxygène et masque couvrant entièrement le visage, doivent être en bon état de fonctionnement et remplis d'oxygène. Les appareils respiratoires autonomes peuvent être remplacés par une cagoule antifumée de pratique non fonctionnelle.

c) Le matériel/équipement à utiliser pour la pratique, qui est spécifié ci-dessus, doit convenir aux pratiques requises indiquées à 7.8.3, 7.8.4 et 7.8.5.

7.8.4 Pratique d'utilisation du matériel/équipement

a) Chaque stagiaire doit exécuter ce qui suit :

i. retirer l'appareil respiratoire de son rangement, le mettre et en déclencher le fonctionnement puis s'exercer aux communications;

ii. enlever chaque type d'extincteur de son rangement puis le faire fonctionner en le munissant de tous ses accessoires *(extincteur avec tuyau souple, rallonge/lance. etc.);*

iii. appliquer les procédures de lutte contre l'incendie, y compris celles qui prévoient l'intervention d'un ou de plusieurs membres d'équipage ou d'un passager.

7.8.5 Pratique d'extinction d'un feu réel

a) Chaque stagiaire doit démontrer qu'il sait utiliser correctement un extincteur portatif manuel en éteignant un feu réel; le stagiaire doit porter un appareil respiratoire lors de la pratique.

7.8.6 Normes de performance – lutte contre l'incendie dans la cabine

a) Chaque stagiaire doit démontrer qu'il peut exécuter les procédures de lutte contre l'incendie en cabine, à titre de pompier principal; pour ce faire, il doit :

i. détecter toute situation pouvant dégénérer en incendie *(exemple par déclenchement d'un détecteur de fumée ou par la présence de vapeurs ou d'odeurs particulières);*

ii. repérer la source de l'incendie naissant;

iii. appliquer les procédures de communication/coordination;

iv. choisir puis prendre l'extincteur le plus proche et, le cas échéant, d'autre matériel/équipement de lutte contre l'incendie;

v. informer et aider les passagers et en assurer le contrôle;

vi. faire fonctionner l'extincteur;

vii. s'assurer que l'incendie ne se rallume pas et appliquer les procédures de suivi après incendie.

7.8.7 Critères d'évaluation

a) La performance du stagiaire lors de la pratique sera observée, évaluée et fera l'objet d'un compte rendu d'évaluation et de critiques, en fonction des critères suivants :

i. reconnaître ou repérer la situation problème;

ii. repérer l'emplacement exact du foyer d'incendie *(repérer au toucher les surfaces chaudes ou utiliser la hache d'incendie au besoin);*

iii. appliquer efficacement les procédures de communication/coordination pendant toute la durée de la pratique *(par exemple prévenir les autres membres d'équipage de la situation, établir et maintenir la communication avec le poste de pilotage, fournir au commandant de bord des renseignements clairs et précis et fournir de l'aide ou des conseils aux passagers, etc.);*

iv. réagir en temps opportun;

v. utiliser adéquatement le matériel/équipement de lutte contre l'incendie, en tenant compte du type et de l'emplacement de l'incendie et en orientant la buse de l'extincteur de manière à maximiser l'effet de l'agent extincteur;

vi. prendre toute autre mesure qui s'impose;

vii. analyser les conséquences des erreurs.

7.8.8 Exercice pratique de lutte contre des incendies de classe B dans le compartiment cargo du pont principal

a) Critères d'équipement

i. Le poids, les dimensions, les commandes, les types et le fonctionnement de l'équipement de lutte contre les incendies et des supports utilisés pour les dispositifs d'arrimage doivent être identiques à ceux qui sont montés dans l'appareil. (Le matériel respiratoire portable autonome peut être remplacé par une cagoule anti-fumée non fonctionnelle pour la formation.)

b) Critères de rendement

i. Chaque stagiaire doit exécuter les exercices suivants :

1. enfiler les vêtements et l'équipement protecteurs dans le bon ordre et, tout en les enfilant;
2. mettre, faire fonctionner le matériel respiratoire ou en simuler le fonctionnement;
3. choisir et sortir de son lieu de rangement le matériel d'extinction approprié;
4. fixer la rallonge de décharge de l'extincteur;
5. défaire et remettre en place le raccord du filet de retenu du fret.

Les exercices suivants peuvent être jumelés à d'autres exercices pratiques de lutte contre les incendies.

ii. Chaque stagiaire doit participer à au moins un exercice pratique qui démontre sa capacité à remplir efficacement les fonctions et responsabilités d'agent de bord pendant un incendie en vol d'un compartiment cargo de classe B. Chaque exercice pratique doit comprendre les procédures suivantes :

1. reconnaître qu'il y a un incendie potentiel (p. ex. signal du détecteur de fumée, vapeurs inhabituelles, appel du poste de pilotage);
2. appliquer les procédures de communication et de coordination entre les poste de pilotage et le personnel de cabine;
3. informer, aider et rassurer les passagers;
4. contrôler l'incendie dans le compartiment/surveiller en cas de rallumage;
5. exécuter les procédures de suivi après l'incendie.

c) Critères d'évaluation

i. Le comportement du stagiaire fera l'objet d'observations et d'un compte rendu en fonction :

1. de la reconnaissance ou de l'identification du problème;
2. de l'efficacité de ses procédures de communication et de coordination pendant tout l'exercice pratique (p. ex. aviser l'équipage de conduite de la situation, établir et maintenir la communication avec le poste de pilotage, fournir des renseignements clairs et concis au pilote commandant de bord, informer et aider les passagers, etc.);
3. de ses réactions en temps opportun;
4. du bon usage du matériel de lutte contre les incendies et des procédures propres au type de système de protection en place;
5. de la prise d'autres mesures selon les besoins;
6. (de la ou des conséquences de ses erreurs (en matière de sécurité).

7.9 PRATIQUE D’UTILISATION DU MATÉRIEL/ÉQUIPEMENT D’OXYGÈNE

7.9.1 Matériel/équipement à utiliser pour la pratique

a) Le matériel/équipement doit être identique à celui qu’on trouve à bord des aéronefs de l’exploitant, en ce qui a trait aux dimensions, à l’apparence, aux caractéristiques, aux commandes, à la durée de décharge, au mode d’emploi et aux ferrures de support.

b) Il n’est pas nécessaire de répéter la pratique suivante pour chaque type de bouteille d’oxygène portative à bord de l’aéronef, lorsque les procédures d’utilisation, les ferrures de support, le tuyau souple du masque à oxygène, les raccordements et le mode de déclenchement du débit sont les mêmes pour les différents types de bouteilles. Si les caractéristiques susmentionnées varient selon les types, on doit alors répéter la pratique pour chaque type de bouteille distincte.

7.9.2 Normes de performance – Bouteilles portatives d’oxygène

a) Chaque stagiaire doit utiliser tous les types de bouteilles d’oxygène, conformément aux procédures de l’exploitant aérien, et exécuter ce qui suit :

   i. enlever la bouteille de son rangement ou de son support;

   ii. prendre le masque et le tuyau d’oxygène et fixer ce dernier à la sortie « Hi » ou « Low », selon le cas;

   iii. utiliser la bandoulière;

   iv. préparer le « passager » à recevoir l’oxygène;

   v. préparer la cabine en vue du fonctionnement des appareils d’oxygène *(s’assurer que personne ne fume);*

   vi. établir le débit d’oxygène et s’assurer que ce débit est effectif, puis placer et fixer le masque au visage du passager;

   vii. immobiliser la bouteille d’oxygène dans une position qui permette d’en surveiller le débit;

   viii. être attentif au moment où l’oxygène n’est plus nécessaire, exécuter les procédures de coupure du débit puis ranger le masque et la bouteille d’oxygène.

7.9.3 Normes de performance – Installation fixe d’oxygène de premiers soins (thérapeutique)

a) Chaque stagiaire doit exécuter ce qui suit :

   i. communiquer avec les autres membres d’équipage afin d’assurer la coordination des tâches;

   ii. activer le système d’oxygène;

   iii. récupérer le masque et le tuyau souple et fixer ce dernier à la prise de sortie; régler le débit;

   iv. réarmer le système d’oxygène.

7.10 PRATIQUE – PILOTE FRAPPÉ D'INCAPACITÉ SOUDAINE

7.10.1 Procédures

a) Chaque membre d'équipage doit exécuter les manœuvres suivantes, pour chaque type d'appareil de l'exploitant dont le siège du pilote et celui du copilote se manœuvrent d'une façon particulière :

i. faire reculer le siège du pilote frappé d'incapacité de manière à éloigner celui-ci des commandes de vol, puis attacher et verrouiller correctement le baudrier de sécurité;

ii. manœuvrer le siège du pilote en utilisant les commandes de réglage horizontales, verticales et d'inclinaison;

iii. appliquer les procédures de communication/coordination d'équipage, de manière à aider le reste de l'effectif du poste de pilotage.

7.11 VOL À TITRE D'OBSERVATEUR DANS LE POSTE DE PILOTAGE

7.11.1 Généralités

a) La communication et la coordination équipage ne peuvent être efficaces que si chacun a bien compris les fonctions, les responsabilités et la charge de travail de chacun des autres membres, ainsi que les attentes auxquelles ceux-ci doivent répondre, pour toutes les phases du vol. Bien qu'il soit possible d'enseigner toutes ces notions en classe, rien ne vaut évidemment d'en faire l'expérience en situation réelle.

b) Le stagiaire devra effectuer au moins un vol d'observation dans le poste de pilotage avant d'obtenir sa qualification d'agent de bord puis il devra par la suite effectuer un tel vol chaque année. Pour ce vol, le stagiaire/agent de bord doit.

c) Être en uniforme; étant donné cependant que le membre d'équipage en vol d'observation s'ajoute à l'effectif minimum du personnel navigant commercial, il est alors exempt de toute tâche normale de sécurité ou de tout service de cabine.

d) Chaque vol d'observation dans le poste de pilotage doit comprendre au minimum deux décollages et deux atterrissages, pour un temps de vol total d'au moins une heure.

e) Chaque vol d'observation dans le poste de pilotage commence à l'heure normale de présentation du membre d'équipage. Celui-ci doit alors assister aux tâches normales pré-vol des pilotes, comme la planification du vol, l'exposé météorologique, l'exposé avant-vol à l'équipage de conduite et la vérification extérieure. Le membre d'équipage en vol d'observation doit en outre noter ce qui suit :

i. la charge de travail et les obligations, relatives à la sécurité, de l'équipage de conduite;

ii. les procédures de communication équipage;

iii. les procédures de coordination équipage;

iv. la configuration du poste de pilotage;

v. l'emplacement de l'équipement d'urgence;

vi. l'emplacement et le fonctionnement des fenêtres amovibles du poste de pilotage;

vii. l'emplacement et le fonctionnement des écoutilles de secours du poste de pilotage;

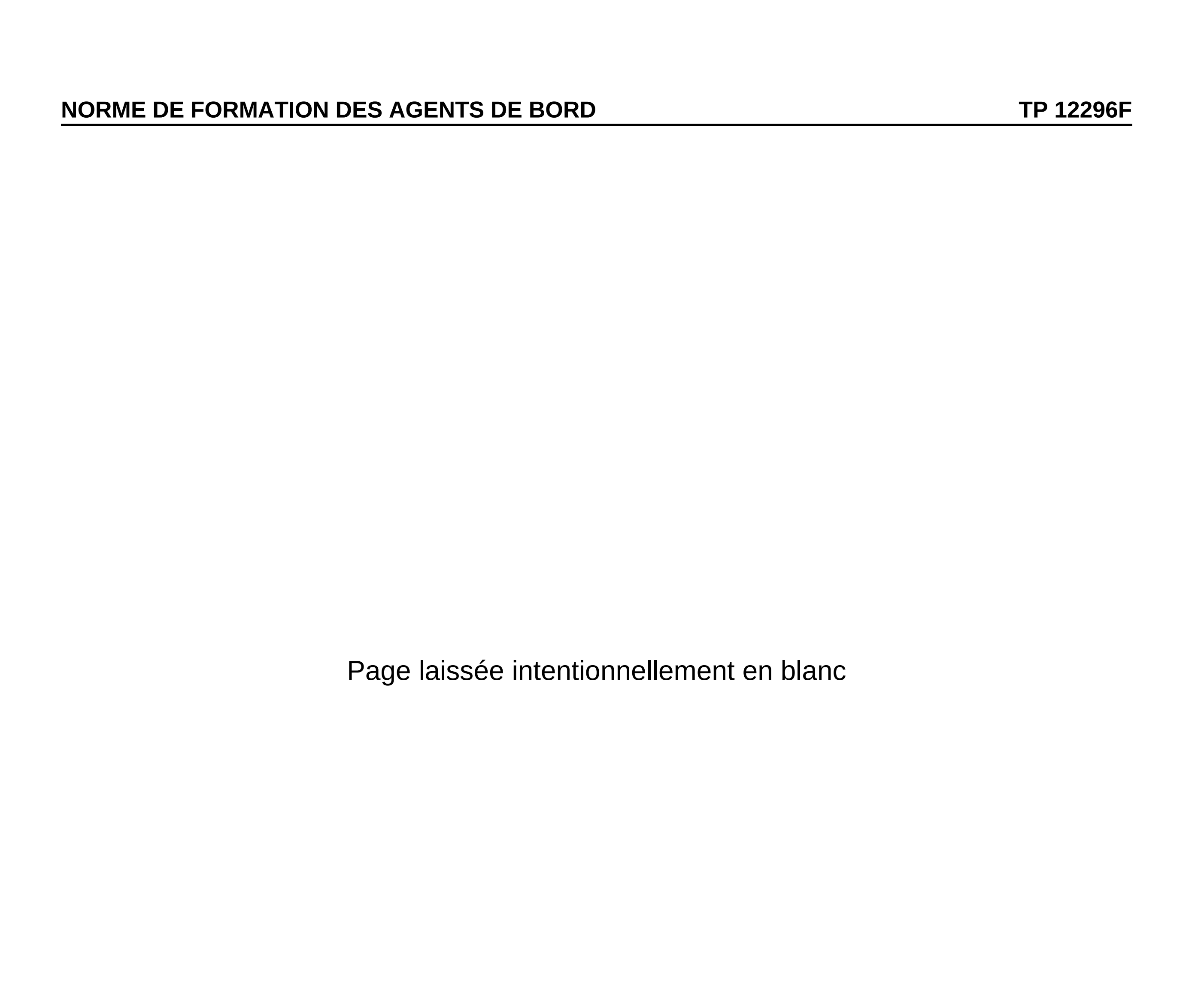
viii. l'emplacement des commandes du siège du pilote et de celui du copilote et leur mode d'utilisation;

ix. l'emplacement et l'utilisation du système d'oxygène du poste de pilotage;

x. l'emplacement des listes de vérifications en cas d'urgence.

f) Le membre d'équipage doit enfin subir un débreffage après son vol d'observation.

INITIALE – PARTIE HUIT
PREMIERS SOINS EN AVIATION



Page laissée intentionnellement en blanc

8.1 PRISE EN CHARGE DES URGENCES MÉDICALES EN VOL (Y COMPRIS PRÉCAUTIONS UNIVERSELLES)

Objectif de formation : Le stagiaire doit être capable de définir et d’appliquer les principes du secourisme et de la prise en charge des urgences médicales afin d’intervenir efficacement si une urgence médicale survient en cours de vol.

Portée :
Principes du secourisme
Principes de sécurité
Équipements et fournitures de secourisme
Principes de la prise en charge des urgences médicales
Évaluation de la situation
Évaluation primaire
Évaluation secondaire
Soins consécutifs
Décès suspect

8.1A Principes du secourisme

8.1A.1 Énoncer les objectifs du secourisme.

8.1A.2 Énumérer les priorités du secourisme.

8.1B Principes de sécurité

8.1B.1 Expliquer comment la formation en secourisme peut aider l’agent de bord à penser sécurité.

8.1B.2 Préciser les motifs des précautions universelles.

8.1B.3 Décrire l’utilisation, l’entretien, l’enlèvement et l’élimination des gants utilisés en secourisme.

8.1B.4 Décrire l’utilisation, l’entretien, la décontamination et l’élimination des équipements de protection individuelle existant à bord.

8.1B.5 Préciser les modalités d’élimination :

a) des liquides corporels;

b) des fournitures de secourisme contaminées.

8.1C Équipements et fournitures de secourisme

8.1C.1 Décrire l’emplacement à bord des fournitures de secourisme et des conditions de leur utilisation :

a) trousse de secourisme;

b) trousse médicale;

c) matériel de fortune à bord.

8.1D Principes de la prise en charge des urgences médicales

8.1D.1 Définir ce qu'on entend par prise en charge d'une urgence médicale.

8.1D.2 Préciser les étapes de la prise en charge d'une urgence médicale.

8.1D.3 Énoncer les sources possibles d'aide auxquelles on peut recourir si une situation d'urgence survient en cours de vol :

a) les passagers;

b) les membres d'équipage;

c) le personnel médical se trouvant à bord.

8.1D.4 Indiquer les autorités qu'il faut prévenir si une situation d'urgence survient en cours de vol :

a) l'agent de bord responsable;

b) le commandant qui avertira les secours au sol.

8.1D.5 Décrire les formulaires administratifs qu'il faut remplir après la survenue d'une urgence médicale en cours de vol :

a) trousse médicale;

b) trousse de secourisme;

c) nom et adresse du médecin présent ou de toute personne ayant offert son aide.

8.1D.6 Préciser les procédures élaborées par l'exploitant aérien pour maîtriser les passagers en cours de vol en cas d'urgence médicale.

8.1D.7 Décrire l'effet du milieu ambiant sur une situation d'urgence médicale en cours de vol :

a) aménagement de la cabine de l'aéronef;

b) nombre d'agents de bord présents;

c) turbulences;

d) distance séparant l'aéronef des secours d'urgence au sol;

e) altitude de la cabine;

f) mouvement du (des) blessé(s) à bord.

8.1E Évaluation de la situation

8.1E.1 Définir le terme antécédents et décrire son emploi.

8.1E.2 Définir le terme mécanisme en cause et décrire son emploi.

8.1E.3 Définir les termes signes et symptômes et décrire leur emploi.

8.1F Évaluation primaire

8.1F.1 Définir l'expression évaluation primaire.

8.1F.2 Faire la démonstration sur une victime inconsciente et simulée chez qui l'on soupçonne un traumatisme crânien/lésion de la moelle épinière des étapes séquentielles de l'évaluation de la scène suivies de l'évaluation primaire.

8.1F.3 Faire la démonstration sur une victime inconsciente et simulée chez qui l'on ne soupçonne pas de blessures des étapes séquentielles de l'évaluation de la scène suivies de l'évaluation primaire.

8.1G Évaluation secondaire

8.1G.1 Décrire les étapes de l'évaluation secondaire.

8.1G.2 Énumérer les signes vitaux que l'on utilise en secourisme aéronautique.

8.1G.3 Dire pourquoi il est important de surveiller et de consigner les changements qui surviennent dans le niveau de conscience du blessé.

8.1G.4 Préciser les réflexes utilisés pour évaluer le niveau de conscience.

8.1G.5 Décrire comment un dispositif d'alerte médicale peut aider à évaluer l'état d'un blessé.

8.1G.6 Décrire la respiration efficace d'un blessé d'âge adulte au repos.

8.1G.7 Décrire les caractéristiques de la tension chez un adulte au repos.

8.1G.8 Faire la démonstration sur un blessé simulé d'une évaluation secondaire (notamment des signes vitaux).

8.1H Soins consécutifs

8.1H.1 Décrire les soins consécutifs à prodiguer à un blessé.

8.1I Décès suspect

8.1I.1 Décrire les procédures à suivre lorsqu'on soupçonne que quelqu'un est mort.

8.2 ÉTAT DE CHOC, PERTE DE CONSCIENCE, ÉVANOUISSEMENT

Objectif de formation : Le stagiaire doit être capable de définir et de démontrer les premiers soins à prodiguer à une personne en état de choc, inconsciente et évanouie afin d'intervenir efficacement lorsqu'une urgence médicale survient en cours de vol.

Portée :
État de choc
Premiers soins à prodiguer à une personne en état de choc
Premiers soins à prodiguer à une personne inconsciente
Évanouissement
Premiers soins à prodiguer en cas d'évanouissement

8.2A État de choc

8.2A.1 Définir le terme état de choc.

8.2A.2 Énumérer les signes et les symptômes les plus communs d'un état de choc.

8.2A.3 Énumérer les principales causes d'un état de choc.

8.2B Premiers soins à prodiguer à une personne en état de choc

8.2B.1 Préciser comment prévenir l'aggravation de l'état d'une personne en état de choc.

8.2B.2 Préciser la position utilisée pour atténuer l'état de choc.

8.2C Premiers soins à prodiguer à une personne inconsciente

8.2C.1 Définir le terme inconscient.

8.2C.2 Décrire les premiers soins à apporter à une personne inconsciente.

8.2D Évanouissement

8.2D.1 Définir le terme évanouissement.

8.2D.2 Indiquer les causes les plus courantes d'un évanouissement.

8.2D.3 Décrire les signes et les symptômes d'un évanouissement imminent.

8.2E Premiers soins à prodiguer en cas d'évanouissement

8.2E.1 Décrire les premiers soins à apporter à une personne qui :

a) est en train de perdre connaissance;

b) s'est évanoui.

8.3 RESPIRATION – ARTIFICIELLE CHEZ L'ADULTE

Objectif de formation : Le stagiaire doit être capable de définir et d'appliquer la technique de respiration artificielle chez l'adulte afin d'intervenir efficacement si une urgence médicale survient en cours de vol.

Portée :
Système respiratoire
Urgences respiratoires
Réanimation bouche à bouche
Réanimation bouche à bouche – Sujet chez qui l'on soupçonne un traumatisme crânien/une lésion de la moelle épinière
Traitement consécutif au rétablissement de la respiration

8.3A Système respiratoire

8.3A.1 Définir le système respiratoire.

8.3A.2 Définir le terme respiration.

8.3A.3 Nommer et désigner sur un schéma anatomique les trois principales parties des conduits aériens.

8.3B Urgences respiratoires

8.3B.1 Énoncer les principales causes des urgences respiratoires chez l'adulte.

8.3B.2 Énumérer les principaux signes des urgences respiratoires (inclure les blessures thoraciques).

8.3B.3 Indiquer en combien de temps le manque d'oxygène peut entraîner des lésions cérébrales.

8.3C Réanimation bouche à bouche

8.3C.1 Définir le terme respiration artificielle.

8.3C.2 Préciser comment les méthodes directes de respiration artificielle peuvent sauver la vie d'une victime.

8.3C.3 Indiquer le taux et la force des ventilations chez l'adulte.

8.3C.4 Préciser à quel moment, où et pendant combien de temps il faut vérifier et revérifier le pouls d'un adulte au cours de la respiration artificielle.

8.3C.5 Faire la démonstration sur un mannequin adulte ou sur une victime simulée de la réanimation bouche à bouche pendant au moins une minute ou exécuter de 12 à 15 ventilations consécutives; appliquer la méthode du renversement de la tête et du soulèvement du menton pour dégager les conduits aériens et utiliser un masque muni d'une alimentation en oxygène et d'une soupape unidirectionnelle.

8.3C.6 Faire la démonstration sur un mannequin adulte ou une victime simulée et avec l'aide de passagers de la technique de ventilation employée avant le déplacement du blessé et répéter la manoeuvre toutes les 15 secondes jusqu'à ce que le blessé soit en position.

8.3C.7 Préciser les complications qui risquent de survenir lorsqu'on pratique la respiration artificielle.

8.3C.8 Indiquer les causes les plus courantes de la distension gastrique et des vomissements durant la RA.

8.3C.9 Dire comment minimiser les risques de distension gastrique.

8.3C.10 Faire la démonstration sur un mannequin adulte ou une victime simulée de la façon de faire face à un vomissement durant la RA.

8.3D Réanimation bouche à bouche – Sujet chez qui l'on soupçonne un traumatisme crânien/une lésion de la moelle épinière

8.3D.1 Indiquer dans quelles circonstances il faut appliquer la méthode du déplacement de la mâchoire sans renversement de la tête.

8.3D.2 Faire la démonstration sur un mannequin adulte ou une victime simulée de la réanimation bouche à bouche en appliquant la méthode du déplacement de la mâchoire sans renversement de la tête.

8.3D.3 Décrire comment prendre le pouls radial.

8.3E Traitement consécutif au rétablissement de la respiration

8.3E.1 Indiquer quand et pourquoi on utilise la position de rétablissement.

8.3E.2 Indiquer à quel(s) endroit(s) de l'aéronef il est possible de mettre un blessé en position latérale de rétablissement.

8.3E.3 Faire la démonstration sur un mannequin adulte ou une victime simulée du traitement consécutif au rétablissement de la respiration (position de rétablissement).

8.4 RESPIRATION – ARTIFICIELLE CHEZ L'ENFANT ET LE BÉBÉ

Objectif de formation : Le stagiaire doit être capable de définir et d'appliquer la technique de la respiration artificielle chez l'enfant et le bébé afin d'intervenir efficacement si une urgence médicale survient en cours de vol.

Portée : Réanimation bouche à bouche chez l'enfant
Réanimation bouche à bouche et bouche à nez chez le bébé

8.4A Réanimation bouche à bouche chez l'enfant

8.4A.1 Définir le mot « enfant » dans le contexte du secourisme (et la RCR si elle en fait partie) dans un programme de formation.

8.4A.2 Décrire les différences entre le rythme et la force des ventilations chez l'adulte et chez l'enfant.

8.4B Réanimation bouche à bouche et bouche à nez chez le bébé

8.4B.1 Définir le terme « bébé » dans le contexte du secourisme et de la RCR si celle-ci fait partie du programme de formation.

8.4B.2 Indiquer quand et comment il faut prendre et vérifier à nouveau le pouls brachial au cours de la réanimation bouche à bouche et bouche à nez.

8.4B.3 Indiquer le rythme et la force des ventilations chez le bébé.

8.4B.4 Faire la démonstration sur un mannequin bébé de la technique de réanimation bouche à bouche et bouche à nez pendant au moins une minute ou pendant 20 ventilations consécutives par la méthode du renversement de la tête et du soulèvement du menton pour dégager les conduits aériens.

8.5 ÉTOUFFEMENT CHEZ L'ADULTE, L'ENFANT ET LE BÉBÉ

Objectif de formation : Le stagiaire doit être capable de définir et de démontrer les techniques qui lui permettent d'intervenir efficacement si l'étouffement d'un adulte, d'un enfant ou d'un bébé provoque une situation d'urgence en cours de vol.

Portée :
Urgences respiratoires
Étouffement
Premiers soins à prodiguer à un adulte ou un enfant qui s'étouffe
Premiers soins à prodiguer à un bébé qui s'étouffe
Traitement consécutif à un étouffement

8.5A Urgences respiratoires

8.5A.1 Indiquer les causes d'étouffement chez l'adulte, l'enfant et le bébé.

8.5A.2 Énoncer les mesures de sécurité qui permettent d'empêcher l'étouffement par un corps étranger dans une situation d'urgence en cours de vol.

8.5B Étouffement

8.5B.1 Définir ce qu'on entend par obstruction partielle et complète des conduits aériens :

a) chez l'adulte;

b) chez l'enfant;

c) chez le bébé.

8.5B.2 Décrire les signes de l'étouffement :

a) signes généraux;

b) obstruction partielle des conduits aériens :

i. bon échange gazeux

ii. mauvais échange gazeux

c) obstruction complète des conduits aériens.

8.5C Premiers soins à prodiguer à un adulte ou un enfant qui s'étouffe

8.5C.1 Décrire les premiers soins à prodiguer à un adulte conscient qui s'étouffe et à un enfant dont les conduits aériens sont partiellement obstrués.

8.5C.2 Décrire les deux méthodes qui permettent à un adulte ou à un enfant qui s'étouffe de se secourir lui-même :

a) victime résolument obèse ou enceinte;

b) autres victimes.

8.5C.3 Faire la démonstration sur un adulte simulé ou une victime enfant des premiers soins à prodiguer à quelqu'un qui s'étouffe dont les conduits aériens sont complètement obstrués :

a) sujet conscient;

b) sujet qui devient inconscient;

c) sujet trouvé inconscient.

8.5C.4 Indiquer les cas où il faut recourir aux poussées thoraciques chez un sujet adulte.

8.5C.5 Faire la démonstration sur un sujet féminin simulé au stade avancé de la grossesse ou chez une victime résolument obèse et souffrant d'une obstruction totale des conduits aériens des premiers soins à administrer en recourant aux poussées thoraciques :

a) sujet conscient;

b) sujet qui devient inconscient;

c) sujet trouvé inconscient.

8.5D Premiers soins à prodiguer à un bébé qui s'étouffe

8.5D.1 Faire la démonstration sur un mannequin bébé des premiers soins à administrer en cas d'obstruction complète des conduits aériens d'un bébé lorsque celui-ci :

a) est conscient;

b) devient inconscient;

c) est trouvé inconscient.

8.5D.2 Décrire les premiers soins à prodiguer à un bébé conscient qui s'étouffe et qui souffre d'une obstruction partielle des conduits aériens :

a) corps étranger;

b) croup.

8.5E Traitement consécutif à un étouffement

8.5E.1 Décrire le traitement à appliquer à la suite d'une obstruction complète des conduits aériens une fois que les premiers soins ont été administrés :

a) chez l'adulte;

b) chez l'enfant;

c) chez le bébé.

8.6 URGENCES CARDIO-VASCULAIRES

Objectif de formation : Le stagiaire doit être capable de définir/démontrer les premiers soins à administrer en cas d'urgence cardio-vasculaire afin d'intervenir efficacement dans le cadre d'une situation d'urgence en cours de vol.

Portée :
Maladie cardio-vasculaire
Facteurs de risque des maladies cardio-vasculaires
Mesures preventives
Principes de premiers soins en cas d'urgence cardio-vasculaire
Angine de poitrine/crise cardiaque
Accident vasculaire cérébral/accès ischémique transitoire cérébral

8.6A Maladie cardio-vasculaire

8.6A.1 Décrire en termes simples les maladies cardio-vasculaires suivantes :

a) hypertension artérielle;

b) rétrécissement des artères (athérosclérose);

c) angine de poitrine;

d) crise cardiaque (infarctus du myocarde);

e) arrêt cardiaque;

f) accident vasculaire cérébral/accès ischémique transitoire cérébral.

8.6B Facteurs de risque des maladies cardio-vasculaires

8.6B.1 Définir le terme facteur de risque tel qu'il s'applique aux maladies cardio-vasculaires.

8.6B.2 Énumérer les facteurs de risque des maladies cardio-vasculaires que l'on peut maîtriser.

8.6B.3 Énumérer les facteurs de risque des maladies cardio-vasculaires que l'on ne peut pas maîtriser.

8.6C Mesures préventives

8.6C.1 Décrire un mode de vie sain qui peut contribuer à réduire les risques de maladies cardio-vasculaires.

8.6D Principes de premiers soins en cas d'urgence cardio-vasculaire

8.6D.1 Énumérer les premiers soins à administrer en toute priorité en cas d'urgence cardio-vasculaire.

8.6D.2 Indiquer pourquoi il est important de demander l'aide d'un médecin rapidement.

8.6E Angine de poitrine/crise cardiaque

8.6E.1 Indiquer la cause de l'angine de poitrine/crise cardiaque.

8.6E.2 Énumérer les signes et les symptômes de l'angine de poitrine/crise cardiaque.

8.6E.3 Indiquer les premiers soins à prodiguer en cas d'angine de poitrine/crise cardiaque.

8.6E.4 Indiquer les droits à respecter lorsqu'on aide une victime consciente à prendre ses médicaments.

8.6F Accident vasculaire cérébral/accès ischémique transitoire cérébral

8.6F.1 Indiquer les causes les plus courantes d'un accident vasculaire cérébral.

8.6F.2 Énumérer les signes et les symptômes d'un accident vasculaire cérébral.

8.6F.3 Décrire les premiers soins à prodiguer en cas d'accident vasculaire cérébral.

8.6F.4 Définir l'expression accès ischémique transitoire cérébral et décrire les premiers soins à administrer.

8.7 PLAIES ET HÉMORRAGIES

Objectif de formation : Le stagiaire doit être capable de définir et de démontrer les premiers soins à prodiguer en cas de plaies et d'hémorragies afin d'intervenir efficacement en cas de situation d'urgence en cours de vol.

Portée :
Plaies
Types d'hémorragies
Contamination et infection des plaies
Pansements, bandages et écharpes
Premiers soins en cas de plaie avec hémorragie externe
Premiers soins en cas de plaie dans laquelle est logé un corps étranger
Hémorragie interne
Saignement de nez

8.7A Plaies

8.7A.1 Définir une plaie.

8.7A.2 Décrire les types de blessures bénignes des tissus mous.

8.7B Types d'hémorragies

8.7B.1 Décrire la différence entre une hémorragie veineuse et une hémorragie artérielle.

8.7B.2 Définir les termes hémorragie externe et hémorragie interne.

8.7B.3 Énumérer les signes et les symptômes d'une hémorragie grave.

8.7B.4 Préciser comment on reconnaît une hémorragie :

a) hémorragie externe;

b) hémorragie interne :

i. causes;

ii. caractéristiques;

iii. signes d'une hémorragie interne.

8.7C Contamination et infection des plaies

8.7C.1 Nommer les mesures permettant de prévenir la contamination et l'infection des plaies.

8.7C.2 Expliquer comment nettoyer une plaie bénigne.

8.7D Pansements, bandages et écharpes

8.7D.1 Décrire les caractéristiques des pansements, des bandages et des écharpes et indiquer leurs usages.

8.7E Premiers soins en cas de plaie avec hémorragie externe

8.7E.1 Décrire les premiers soins à administrer lorsqu'une plaie saigne abondamment.

8.7E.2 Décrire les signes d'une insuffisance circulatoire en aval d'une blessure à un membre :

a) température de la peau;

b) coloration;

c) pouls.

8.7E.3 Faire la démonstration sur une victime simulée des techniques servant à maîtriser une hémorragie externe grave.

8.7E.4 Faire la démonstration sur une victime simulée de la façon d'améliorer une insuffisance de la circulation en aval de la blessure lorsque le membre est couvert d'un bandage.

8.7E.5 Faire la démonstration sur une victime simulée de la façon de vérifier et de contrôler la circulation en aval.

8.7F Premiers soins en cas de plaie dans laquelle est logé un corps étranger

8.7F.1 Décrire les premiers soins à administrer en cas de plaie dans laquelle est logé un corps étranger.

8.7F.2 Faire la démonstration sur une victime simulée des techniques servant à maîtriser une hémorragie provenant d'une plaie dans laquelle est logé un corps étranger dans la jambe.

8.7G Hémorragie interne

8.7G.1 Décrire les premiers soins à administrer à une victime chez qui l'on soupçonne une hémorragie interne.

8.7H Saignement de nez

8.7H.1 Décrire les techniques permettant de maîtriser un saignement de nez par positionnement, pression et temps.

8.8 FRACTURES, LUXATIONS ET ENTORSES

Objectif de formation : Le stagiaire doit être capable de définir et de démontrer les premiers soins à administrer en cas de fracture, de luxation et d'entorse afin d'intervenir efficacement en cas de situation d'urgence en cours de vol.

Portée :
Blessures des os et des articulations
Premiers soins à administrer en cas de blessure des os et des articulations
Étirement d'un muscle

8.8A Blessures des os et des articulations

8.8A.1 Nommer deux types de fractures.

8.8A.2 Définir deux types de blessures des articulations.

8.8A.3 Énumérer les signes et les symptômes d'une :

a) fracture ouverte;

b) fracture fermée/entorse;

c) luxation.

8.8B Premiers soins à administrer en cas de blessure des os et des articulations

8.8B.1 Indiquer les principes généraux des premiers soins à administrer en cas de blessure des os et des articulations (les principes sont les mêmes).

8.8B.2 Décrire les caractéristiques d'une bonne attelle.

8.8B.3 Décrire la façon de soutenir et d'immobiliser les blessures suivantes des os et des articulations d'un membre supérieur :

a) fracture de la clavicule à l'aide de deux triangles de tissu;

b) soutien et immobilisation d'une épaule démise à l'aide d'un rembourrage, de trois triangles de tissu et de compresses froides et de glace;

c) fracture ouverte du bras supérieur lorsque le coude peut être plié, à l'aide de rembourrage et de triangles de tissu;

d) fracture fermée du poignet à l'aide d'une attelle improvisée ou commerciale et de triangles de tissu.

8.8B.4 Faire la démonstration sur une victime simulée de la façon de soutenir et d'immobiliser une fracture fermée de l'avant-bras à l'aide d'une attelle improvisée ou commerciale et de triangles de tissu.

8.8B.5 Énumérer les facteurs qui augmentent la gravité d'une fracture du fémur (hanche).

8.8B.6 Décrire la façon de soutenir et d'immobiliser les blessures suivantes des os et des articulations des membres inférieurs :

a) fracture fermée de la jambe à l'aide d'une longue attelle rembourrée (improvisée) et d'une attelle corporelle;

b) fracture fermée du genou lorsque le genou ne peut être étendu, à l'aide de deux attelles rembourrées (improvisées), de rembourrage et de triangles de tissu;

c) fracture ouverte de la jambe inférieure à l'aide de bandages, de rembourrage protecteur, de six triangles de tissu et de la jambe valide comme attelle corporelle.

8.8B.7 Faire la démonstration sur une victime simulée de la façon de soutenir et d'immobiliser une entorse à la cheville à l'aide d'une couverture, de triangles de tissu et de compresses froides et de glace.

8.8C Étirement d'un muscle

8.8C.1 Définir le terme étirement musculaire.

8.8C.2 Indiquer les causes d'un étirement musculaire.

8.8C.3 Indiquer les premiers soins à administrer en cas d'étirement musculaire.

8.9 BRULURES

Objectif de formation : Le stagiaire doit être capable de définir et de démontrer les premiers soins à administrer en cas de brûlure afin d'intervenir efficacement dans une situation d'urgence en cours de vol.

Portée : Brûlures
Premiers soins à administrer en cas de brûlure

8.9A Brûlures

8.9A.1 Indiquer les types de brûlure par mécanisme d'action/cause et donner un exemple de chacun.

8.9A.2 Indiquer les facteurs qui déterminent la gravité d'une brûlure.

8.9A.3 Indiquer les types de brûlure par degré et énumérer les signes et les symptômes.

8.9A.4 Indiquer les complications pouvant résulter d'une brûlure.

8.9B Premiers soins à administrer en cas de brûlure

8.9B.1 Indiquer les premiers soins à administrer en cas de brûlure causée par :

- a) la chaleur; des produits chimiques :
- b) des produits
  - i. liquides
  - ii. secs
- c) l'électricité;
- d) des rayonnements :
  - i. solaires
  - ii. radioactifs

8.9B.2 Nommer les cas où il faut faire appel à l'aide d'un médecin en cas de victime brûlée.

8.10 TRAUMATISMES CRÂNIENS/LÉSIONS DE LA MOELLE ÉPINIÈRE

Objectif de formation : Le stagiaire doit être capable de définir et de démontrer les premiers soins à administrer en cas de traumatisme crânien/lésion de la moelle épinière pour intervenir efficacement dans une situation d'urgence en cours de vol.

Portée : Traumatismes crâniens/lésion de la moelle épinière
Premiers soins à administrer en cas de traumatismes crâniens/lésion de la moelle épinière

8.10A Traumatismes crâniens/lésion de la moelle épinière

8.10A.1 Décrire la façon de reconnaître les trois types de traumatisme crânien/lésion de la moelle épinière au moyen :

a) des antécédents/mécanismes d'action;

b) des signes et des symptômes.

8.10A.2 Nommer les blessures que l'on associe le plus souvent à un traumatisme crânien/lésion de la moelle épinière.

8.10B Premiers soins à administrer en cas de traumatismes crâniens/lésion de la moelle épinière

8.10B.1 Décrire les premiers soins à administrer en cas de plaie du cuir chevelu accompagnée d'une fracture du crâne.

8.10B.2 Énoncer les principes des premiers soins à administrer en cas de traumatisme crânien/lésion de la moelle épinière.

8.10B.3 Décrire les précautions à prendre lorsqu'on déplace une victime chez qui l'on soupçonne une lésion de la moelle épinière dans les limites de l'aménagement d'un aéronef.

8.10B.4 Indiquer les dangers que pose la mauvaise manipulation d'un blessé souffrant d'un traumatisme crânien/lésion de la moelle épinière.

8.10B.5 Dire pourquoi il est important d'obtenir l'intervention immédiate d'un médecin en cas de traumatisme crânien/lésion de la moelle épinière.

8.11 ASTHME, ALLERGIES ET EMPOISONNEMENT

Objectif de formation : Le stagiaire doit être capable de définir et de démontrer les premiers soins à administrer en cas d'asthme, d'allergies et d'empoisonnements afin d'intervenir efficacement dans une situation d'urgence en cours de vol.

Portée :
Asthme grave
Graves réactions allergiques
Empoisonnement
Premiers soins à administrer en cas d'empoisonnement par ingestion

8.11A Asthme grave

8.11A.1 Définir l'asthme et indiquer ses causes.

8.11A.2 Indiquer les signes et les symptômes d'une crise d'asthme grave.

8.11A.3 Décrire les premiers soins à administrer en cas de crise d'asthme grave.

8.11B Graves réactions allergiques

8.11B.1 Indiquer les voies de pénétration des allergènes dans l'organisme.

8.11B.2 Définir le terme réaction allergique et en décrire les signes et les symptômes.

8.11B.3 Décrire les premiers soins à administrer en cas de réaction allergique.

8.11B.4 Expliquer l'emploi de l'Epi-pen et de l'Ana-kit.

8.11C Empoisonnement

8.11C.1 Définir le terme empoisonnement.

8.11C.2 Décrire les faits qui permettent de déterminer la cause d'un empoisonnement.

8.11C.3 Énumérer les signes et les symptômes d'un empoisonnement par ingestion.

8.11D Premiers soins à administrer en cas d'empoisonnement par ingestion

8.11D.1 Préciser les premiers soins à administrer à une victime consciente et inconsciente qui a ingéré un poison.

8.12 AFFECTIONS DIVERSES

Objectif de formation : Le stagiaire doit être capable de définir et de démontrer les premiers soins à administrer en cas d'affections diverses afin d'intervenir efficacement dans une situation d'urgence en cours de vol.

Portée : Urgences diabétiques
Épilepsie
Convulsion chez les enfants
Douleurs abdominales aiguës
Premiers soins à administrer en cas de douleurs abdominales aiguës

8.12A Urgences diabétiques

8.12A.1 Définir les types d'urgences diabétiques.

8.12A.2 Indiquer comment les antécédents d'un incident permettent d'identifier une urgence diabétique :

a) victime consciente;

b) victime inconsciente.

8.12A.3 Énumérer les signes et les symptômes d'une urgence diabétique :

a) coma diabétique;

b) coma hypoglycémique.

8.12A.4 Préciser les premiers soins à administrer en cas d'urgence diabétique.

8.12B Épilepsie

8.12B.1 Définir le terme épilepsie.

8.12B.2 Indiquer les signes et les symptômes d'une crise d'épilepsie.

8.12B.3 Indiquer les premiers soins à administrer en cas de crise d'épilepsie.

8.12C Convulsion chez les enfants

8.12C.1 Préciser la cause courante des convulsions chez les enfants.

8.12C.2 Énumérer les signes et les symptômes des convulsions chez les enfants.

8.12C.3 Préciser les premiers soins à administrer en cas de convulsions fébriles chez les enfants.

8.12D Douleurs abdominales aiguës

8.12D.1 Définir l'expression douleurs abdominales aiguës (abdomen urgent), par exemple l'appendicite.

8.12D.2 Décrire les signes et les symptômes d'un abdomen urgent.

8.12E Premiers soins à administrer en cas de douleurs abdominales aiguës

8.12E.1 Décrire les premiers soins à administrer en cas de douleurs abdominales aiguës :

a) faire appel à un médecin;

b) ne rien administrer par voie buccale;

c) mettre le blessé en position confortable;

d) administrer les premiers soins en cas de choc.

8.13 AÉRONAUPATHIES

Objectif de formation : Le stagiaire doit être capable de définir et de démontrer les premiers soins à administrer en cas d'aéronaupathie afin d'intervenir efficacement devant une situation d'urgence en cours de vol.

Portée :
Mal d'oreille et sinusite
Premiers soins à administrer en cas de mal d'oreille et de sinusite
Hyperventilation
Premiers soins à administrer en cas d'hyperventilation
Mal de l'air
Premiers soins à administrer en cas de mal de l'air

8.13A Mal d'oreille et sinusite

8.13A.1 Décrire les signes et les symptômes d'une infection de l'oreille :

a) douleur croissante durant la descente de l'avion;

b) étourdissement;

c) baisse de l'acuité auditive;

d) écoulement possible.

8.13A.2 Décrire les signes et les symptômes d'une sinusite :

a) mal de tête;

b) douleur croissante durant la descente de l'avion;

c) écoulement possible;

d) étourdissement.

8.13B Premiers soins à administrer en cas de mal d'oreille et de sinusite

8.13B.1 Décrire les premiers soins à administrer en cas de mal d'oreille :

a) aider la personne à prendre les médicaments prescrits;

b) nettoyer l'écoulement de la façon voulue.

8.13B.2 Décrire les premiers soins à administrer en cas de sinusite :

a) aider la personne à prendre les médicaments prescrits;

b) nettoyer l'écoulement de la façon voulue.

8.13C Hyperventilation

8.13C.1 Décrire les signes et les symptômes de l'hyperventilation :

a) anxiété prononcée;

b) dyspnée;

c) étourdissement et vertige.

8.13D Premiers soins à administrer en cas d’hyperventilation

8.13D.1 Décrire les premiers soins à administrer en cas d’hyperventilation :

a) demander au passager de ralentir sa respiration;

b) lui mettre un masque à oxygène fonctionnant à bas débit *(**Remarque :** Le fait d’administrer de l’oxygène à une personne en état d’hyperventilation ne peut pas aggraver son état);*

c) conseiller au passager de consulter un médecin.

8.13E Mal de l’air

8.13E.1 Décrire les signes et les symptômes du mal de l’air :

a) nausées et vomissements;

b) étourdissement;

c) peau pâle, moite et froide;

d) évanouissement.

8.13F Premiers soins à administrer en cas de mal de l’air

8.13F.1 Décrire les premiers soins à administrer en cas de mal de l’air :

a) aider le passager à prendre un médicament;

b) lui fournir de l’air frais;

c) abaisser le dossier du siège du passager;

d) lui mettre un linge humide et froid sur les yeux;

e) enlever le vomi de la manière appropriée;

f) nettoyer et désodoriser s’il y a lieu.

8.14 TRAUMATISMES OCCULAIRES

Objectif de formation : Le stagiaire doit être capable de définir et de démontrer les premiers soins à administrer en cas de traumatisme oculaire afin d’intervenir efficacement devant une situation d’urgence en cours de vol.

Portée : Premiers soins à administrer lorsqu’un objet étranger est logé dans l’œil
Premiers soins à administrer en cas de brûlure à l’œil

8.14A Premiers soins à administrer lorsqu’un objet étranger est logé dans l’œil

8.14A.1 Décrire les premiers soins à administrer lorsqu’un objet étranger colle à l’œil ou est logé dans l’œil.

8.14A.2 Énumérer les situations où il ne faut pas essayer d’enlever un corps étranger de l’œil.

8.14A.3 Décrire les procédures et les précautions à prendre pour enlever une particule :

a) à la surface du globe oculaire;

b) sous la paupière supérieure;

c) sous la paupière inférieure.

8.14B Premiers soins à administrer en cas de brûlure à l’œil

8.14B.1 Décrire les premiers soins à administrer en cas de brûlure à l’œil résultant :

a) de produits chimiques :

i. liquides;

ii. secs;

b) d’une source lumineuse intense.

8.15 ACCOUCHEMENT ET FAUSSE COUCHE

Objectif de formation :	*Le stagiaire doit être capable de définir et de démontrer les premiers soins à administrer en cas d'accouchement et de fausse couche afin d'intervenir efficacement dans une situation d'urgence en cours de vol.*
Portée :	*Accouchement* *Préparation en vue d'un accouchement d'urgence* *Accouchement d'urgence* *Fausse couche* *Premiers soins à administrer en cas de fausse couche*

8.15A Accouchement

8.15A.1 Définir le terme travail.

8.15A.2 Décrire les signes qui indiquent le début du travail.

8.15A.3 Décrire les signes d'un accouchement imminent.

8.15B Préparation en vue d'un accouchement d'urgence

8.15B.1 Énumérer les fournitures qui aideront le membre d'équipage en cas d'accouchement d'urgence.

8.15B.2 Indiquer comment préparer la mère enceinte à un accouchement d'urgence.

8.15C Accouchement d'urgence

8.15C.1 Décrire le rôle du membre d'équipage en cas d'accouchement d'urgence :

- *a) accouchement normal;*
- *b) accouchement suivi de complications :*
  - *i. cordon ombilical;*
  - *ii. placenta;*
  - *iii. hémorragie.*

8.15C.2 Préciser comment prendre soin du nouveau-né.

8.15C.3 Indiquer quoi faire du placenta et du cordon ombilical après l'accouchement.

8.15C.4 Décrire comment prendre soin de la mère après l'accouchement jusqu'à l'arrivée d'un médecin.

8.15D Fausse couche

8.15D.1 Définir le terme fausse couche.

8.15D.2 Décrire les signes et les symptômes d'une fausse couche.

8.15E Premiers soins à administrer en cas de fausse couche

8.15E.1 Préciser les premiers soins à administrer à une femme qui vient de faire une fausse couche.

8.16 GELURES, HYPOTHERMIE

Objectif de formation :	*Le stagiaire doit être capable de définir et de démontrer les premiers soins à administrer en cas de gelures/hypothermie afin d'intervenir efficacement dans une situation d'urgence en cours de vol.*
Portée :	*Gelures* *Premiers soins à administrer en cas de gelure*

8.16A Gelures

8.16A.1 Décrire les signes et les symptômes :

a) d'une gelure superficielle;

b) d'une gelure profonde.

8.16A.2 Décrire les signes et les symptômes des étapes progressives de l'hypothermie.

8.16A.3 Décrire les signes d'une victime gelée.

8.16B Premiers soins à administrer en cas de gelure

8.16B.1 Décrire les premiers soins à administrer :

a) en cas de gelure superficielle;

b) en cas de gelure profonde;

c) en cas d'hypothermie.

8.16B.2 Indiquer le délai minimum de prise du pouls chez une victime souffrant d'hypothermie grave.

8.17 HYPERTHERMIE

Objectif de formation :	*Le stagiaire doit être capable de définir et de démontrer les premiers soins à administrer en cas d'hyperthermie afin d'intervenir efficacement dans une situation d'urgence en cours de vol.*
Portée :	*Hyperthermie* *Premiers soins à administrer en cas d'hyperthermie*

8.17A Hyperthermie

8.17A.1 Décrire les causes de l'hyperthermie.

8.17A.2 Décrire les mesures de sécurité pour prévenir l'hyperthermie.

8.17A.3 Décrire les signes et les symptômes :

a) d'un épuisement dû à la chaleur;

b) d'un coup de chaleur :

i. coup de chaleur classique;

ii. coup de chaleur provoqué par l'effort.

8.17B Premiers soins à administrer en cas d'hyperthermie

8.17B.1 Décrire les premiers soins à administrer :

a) en cas d'épuisement dû à la chaleur;

b) en cas de coup de chaleur.

8.18 RCR CHEZ L'ADULTE, L'ENFANT ET LE BÉBÉ

Objectif de formation :	*Le stagiaire doit être capable de définir et de démontrer la RCR chez l'adulte, l'enfant et le bébé afin d'intervenir efficacement dans une situation d'urgence en cours de vol.*
Portée :	*Arrêt cardiaque* *RCR chez l'adulte, l'enfant et le bébé*

8.18A Arrêt cardiaque

8.18A.1 Préciser les causes courantes d'un arrêt cardiaque.

8.18A.2 Décrire les signes d'un arrêt cardiaque.

8.18B RCR chez l'adulte, l'enfant et le bébé

8.18B.1 Définir les termes adulte, enfant et bébé en ce qui concerne la RCR.

8.18B.2 Préciser les premiers soins à administrer en cas d'arrêt cardiaque.

8.18B.3 Décrire la RCR à un sauveteur chez l'adulte, l'enfant et le bébé :

- *a) quand commencer et quand arrêter;*
- *b) techniques;*
- *c) séquence d'exécution;*
- *d) chronométrage.*

8.18B.4 Faire la démonstration sur un mannequin (adulte) de la RCR à un sauveteur pendant au moins une minute ou exécuter 4 cycles continus de 15 compressions et de 2 ventilations conformément aux normes de l'Ambulance Saint-Jean qui concordent avec celles de la Fondation canadienne des maladies du cœur.

8.18B.5 Faire la démonstration sur un mannequin (enfant) de la RCR à un sauveteur chez l'enfant pendant au moins une minute ou exécuter 10 cycles continus de 5 compressions et d'une ventilation conformément aux normes de l'Ambulance Saint-Jean qui concordent avec celles de la Fondation canadienne des maladies du cœur.

8.18B.6 Faire la démonstration sur un mannequin (bébé) de la RCR à un sauveteur pendant au moins une minute ou exécuter 10 cycles continus de 5 compressions et d'une ventilation conformément aux normes de l'Ambulance Saint-Jean qui concordent avec celles de la Fondation canadienne des maladies du cœur.

8.18B.7 Faire la démonstration sur un mannequin approprié de la RCR à un sauveteur chez l'adulte, l'enfant et le bébé en combinaison avec l'administration d'oxygène.

8.19 MAL DE DENTS (COURS FACULTATIVE)

Objectif de formation :	*Le stagiaire doit être capable de définir et de démontrer les premiers soins à administrer en cas de mal de dents afin d'intervenir efficacement dans une situation d'urgence en cours de vol.*
Portée :	*Mal de dents* *Premiers soins à administrer en cas de mal de dents*

8.19A Mal de dents

8.19A.1 Décrire les signes et les symptômes d'un mal de dents :

- *a) douleur;*
- *b) enflure;*
- *c) sensation locale de chaleur.*

Nota : *Souvent associé à une douleur évoquant la sinusite.*

8.19B Premiers soins à administrer en cas de mal de dents

8.19B.1 Décrire les premiers soins à administrer en cas de mal de dents :

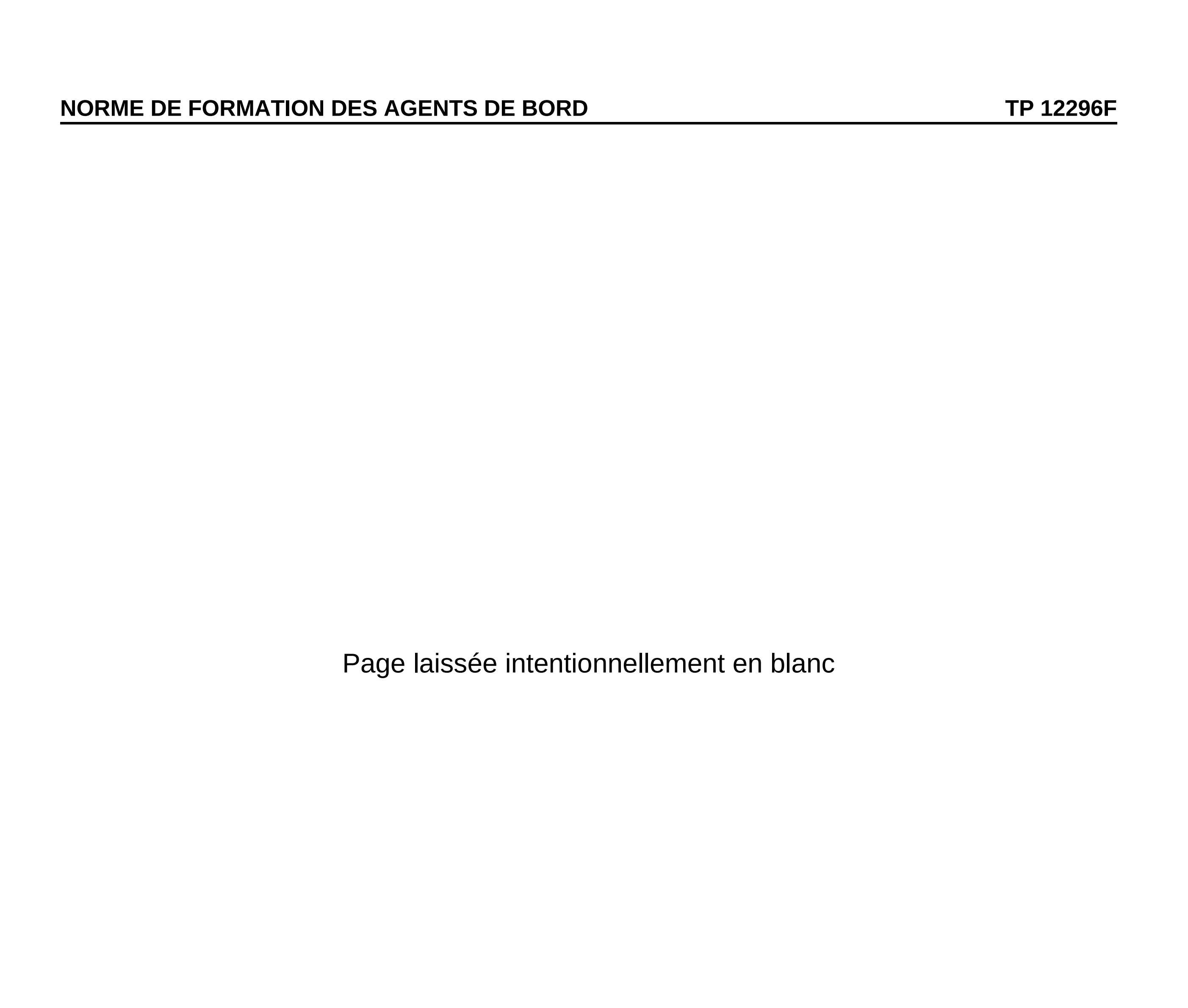
- *a) demander l'aide d'un médecin;*
- *b) administrer les premiers soins pour état de choc.*

8.19B.2 Décrire les soins à administrer en cas de déchaussement d'une dent :

- *a) ne pas prendre la dent par la racine;*
- *b) délicatement remettre la dent en place;*

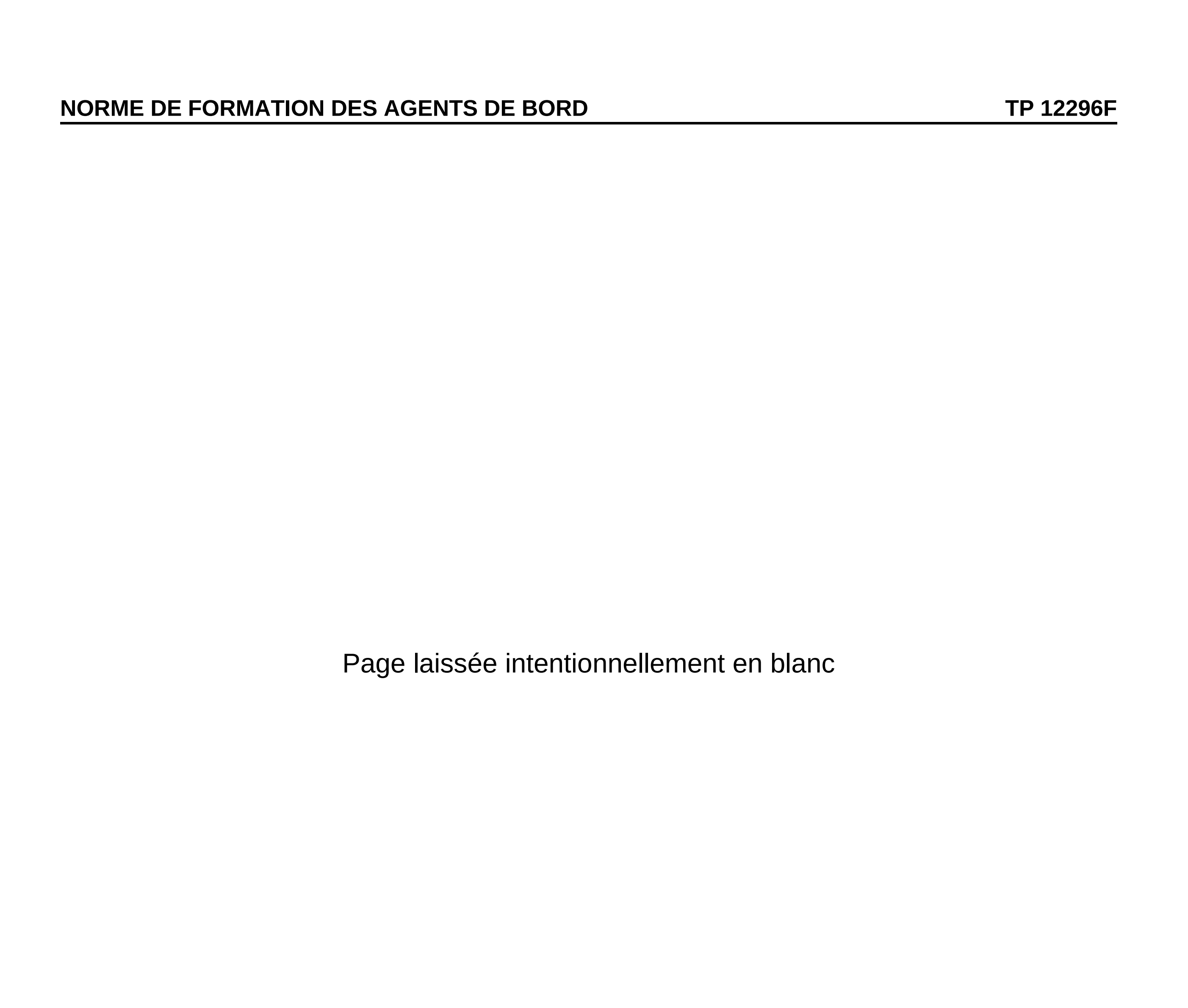
Si le blessé refuse que vous touchiez sa dent :

- *c) mettre la dent dans un morceau de gaze humide ou dans une tasse d'eau;*
- *d) demander l'aide d'un médecin le plus rapidement possible.*



Page laissée intentionnellement en blanc

ANNUELLE – PARTIE UN
INITIATION À L'AVIATION



Page laissée intentionnellement en blanc

1.1 VUE D'ENSEMBLE DE LA RÉGLEMENTATION

Objectif de formation : Le membre d'équipage sera capable de nommer et de décrire les lois et règlements qui s'appliquent aux membres d'équipage.

Portée : Lois et règlements

1.1A Lois et règlements

1.1A.1 Identifier et décrire les règlements qui visent tout particulièrement les membres d'équipage et la sécurité cabine et donner un aperçu des politiques et procédures de l'exploitant aérien à ce sujet, en ce qui a trait notamment aux points suivants :

a) ceintures de sécurité et systèmes connexes;

b) équipement de survie *(par exemple, radeaux pneumatiques, gilets de sauvetage, trousses de survie);*

c) équipement d'oxygène de premiers soins;

d) trousses de premiers soins;

e) liste de l'équipement minimal;

f) voies lumineuses d'évacuation d'urgence situées à proximité du sol;

g) poste des membres d'équipage au décollage et à l'atterrissage;

h) bébé – (en bas âge) définition;

i) exigences minimales relatives au membre d'équipage;

j) exposé à l'intention des passagers;

k) carte de mesures de sécurité à l'intention des passagers;

l) formation relative à la contamination des surfaces;

m) bagages de cabine;

n) journal de bord aéronef/journal de bord cabine (ou l'équivalent);

o) boissons alcooliques/drogues;

p) ravitaillement avec un moteur en marche;

q) matériel/équipement de survie;

r) manuel des agents de bord faisant partie du manuel d'exploitation;

s) Loi sur la santé des non-fumeurs;

t) ELT et extincteurs;

u) rangement de l'équipement et des fournitures.

1.2 PHYSIOLOGIE DU VOL

Objectif de formation :	Le membre d'équipage sera capable d'énumérer et de décrire les effets physiologiques les plus courants d'un vol dans un aéronef pressurisé et dans un aéronef non pressurisé, y compris les causes probables de ces effets, la façon de les reconnaître et les moyens de les atténuer.
Portée :	Généralités Effets de l'altitude

1.2A Généralités

1.2A.1 Expliquer le besoin d'oxygène de l'organisme, de même que les raisons pour lesquelles le manque d'oxygène peut provoquer l'incapacité soudaine d'un membre d'équipage.

1.2A.2 Décrire les circonstances où il y a risque d'empoisonnement parle monoxyde de carbone (CO), les signes et les symptômes d'un tel empoisonnement, ainsi que les moyens de détecter la présence de ce gaz et d'en minimiser les effets. Mentionner notamment le risque d'empoisonnement par monoxyde de carbone attribuable au fonctionnement des groupes de climatisation ou de chauffage au sol *(par exemple appareil de chauffage Herman-Nelson, groupe de parc (GPU)).*

1.2B Effets de l'altitude

1.2B.1 Définir ce que signifie le mal de décompression et décrire les effets (physiologiques) d'un changement de pression sur les gaz à l'intérieur du corps. Préciser le « temps minimal admissible » qu'on doit laisser s'écouler entre une plongée sous-marine et un vol.

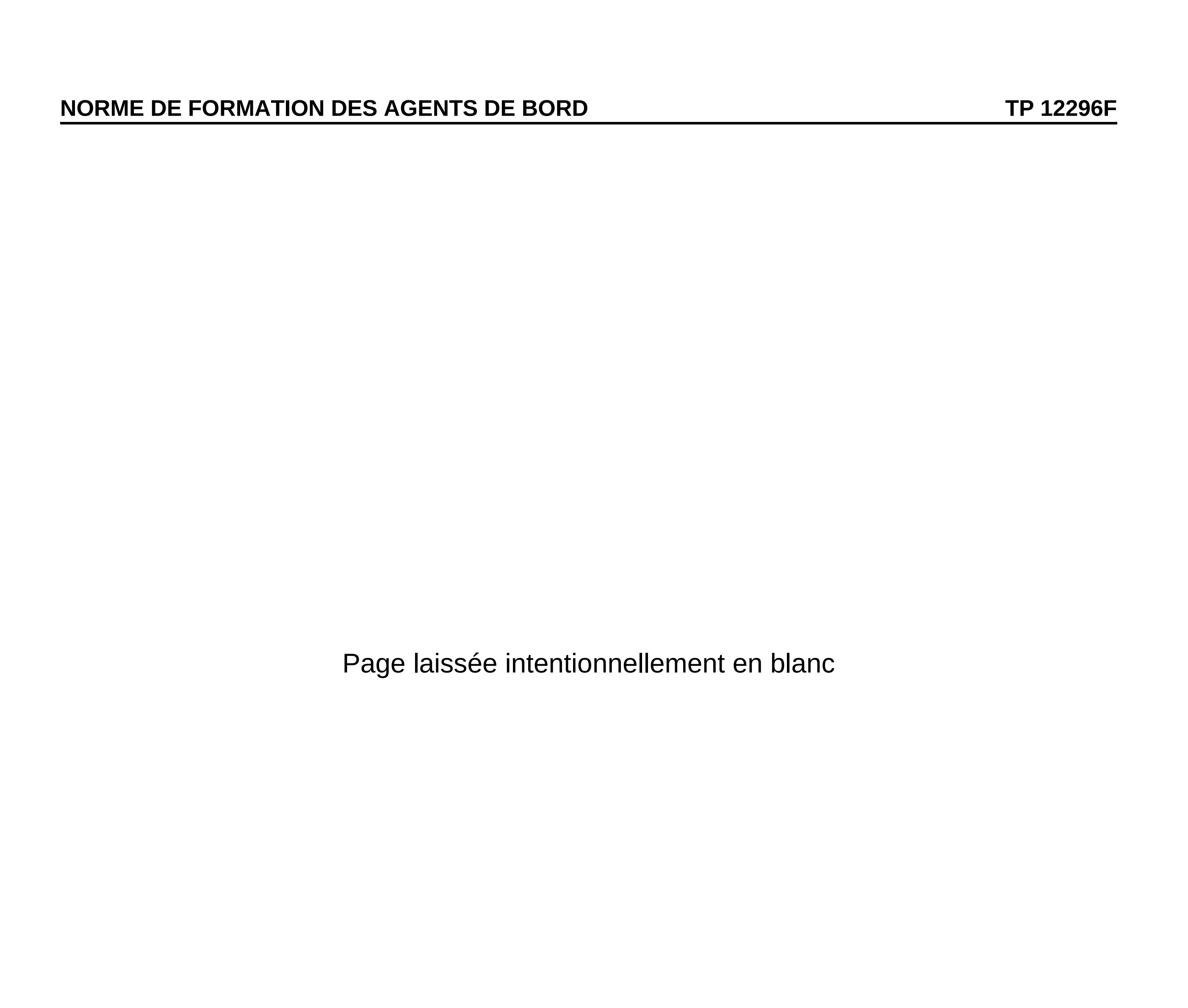
1.2B.2 Définir ce qu'est l'hypoxie, les risques qu'elle entraîne, les signes et les symptômes et les moyens de la détecter ou d'en atténuer les effets.

1.2B.3 Définir ce qu'est le temps de conscience utile et quels en sont les facteurs déterminants.

1.2B.4 Décrire les effets de la privation d'oxygène sur la performance humaine et expliquer pourquoi il est important de reconnaître les symptômes d'une telle privation chez les autres membres d'équipage.

1.2B.5 Déterminer les types de personnes les plus sensibles aux effets de l'hypoxie.

ANNUELLE – PARTIE DEUX
RÔLES ET RESPONSABILITÉS



Page laissée intentionnellement en blanc

2.1 MEMBRES D'ÉQUIPAGE

Objectif de formation : Le membre d'équipage sera capable de décrire les lois et règlements applicables à ses rôles et responsabilités en matière de sécurité.

Portée : Généralités

2.1A Généralités

2.1A.1 Décrire l'obligation pour les membres d'équipage de bien connaître toutes les procédures de sécurité et d'urgence reliées à leurs fonctions.

2.1A.2 Définir l'obligation pour les membres d'équipage d'exécuter leurs fonctions conformément aux dispositions du manuel d'exploitation de la compagnie / des agents de bord.

2.1A.3 Expliquer l'obligation, pour les membres d'équipage, de garder à jour la documentation, les publications et les manuels de vol, d'en conserver chacun des exemplaires sous la main, à bord, et de s'assurer qu'ils en connaissent bien le contenu. Les agents de bord doivent en outre s'assurer que :

a) leur manuel de l'agent de bord comprend un relevé des révisions dans lequel ils inscrivent chaque page de modification reçue, après avoir indiqué la date à laquelle ces pages sont insérées dans le manuel;

b) qu'ils revoient, insèrent dans l'ordre et dans la bonne section du manuel chaque page de modification reçue, et ne se contentent de placer en bloc le paquet de pages modifiées *(par exemple, agrafées ou sous cellophane).*

2.1A.4 Expliquer l'obligation pour les membres d'équipage (PNC) de signaler au commandant de bord tout fait ayant une incidence sur la sécurité.

2.1A.5 Expliquer la nécessité d'avoir en sa possession des papiers et documents de service en vol valides et à jour (par exemple, passeport, laisser-passer de sécurité).

2.1A.6 Préciser l'obligation pour les membres d'équipage de s'assurer qu'ils ont sous la main tout le matériel/équipement de sécurité/d'urgence nécessaire, que celui-ci est en bon état de fonctionnement et qu'il est correctement rangé ou arrimé lorsqu'il n'est pas utilisé.

2.1A.7 Préciser l'obligation, pour les membres d'équipage (PNC), de voir à ce que tout le matériel/équipement d'office/de service soit en bon état de fonctionnement et correctement rangé/arrimé lorsqu'il n'est pas utilisé.

2.1A.8 Préciser l'obligation, pour les membres d'équipage, de signaler tout matériel/équipement inutilisable selon les procédures établies par la compagnie.

2.1A.9 Préciser l'obligation pour les membres d'équipage d'assister et de réussir les cours de formation requis et d'obtenir les qualifications nécessaires.

2.1A.10 Définir ce qu'est la communication par voie hiérarchique, expliquer l'autorité que détient le pilote commandant de bord et décrire l'importance des communications par voie hiérarchique en ce qui a trait à la sécurité en vol.

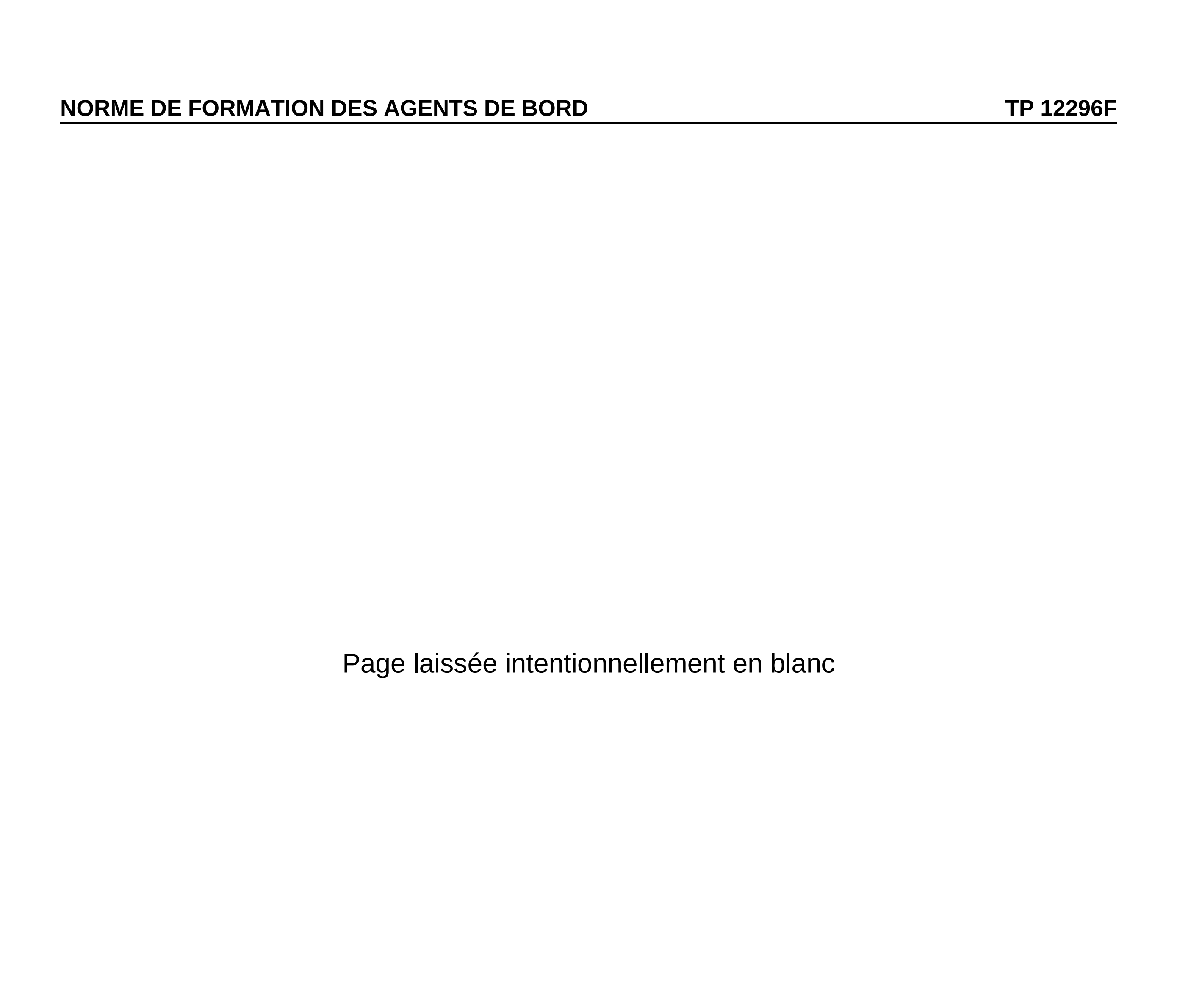
2.1A.11 Expliquer pourquoi il est nécessaire de bien connaître les fonctions et responsabilités des autres membres d'équipage et d'être prêt à prendre la relève de ceux-ci au besoin.

2.1A.12 Définir les procédures prévues en ce qui a trait à la participation aux breffages de l'équipage.

2.1A.13 Expliquer ce qu'on entend par membre d'équipage en formation et quelles sont les fonctions qui peuvent être confiées à cette personne lors d'un vol d'affectation.

2.1A.15 Expliquer les politiques relatives au port de l'uniforme et comment il est essentiel à l'identification des membres d'équipage particulièrement en situation anormale ou d'urgence; expliquer également les politiques de l'exploitant en ce qui a trait au port de l'uniforme en situation d'urgence.

ANNUELLE – PARTIE TROIS
PROCÉDURES DE SÉCURITÉ



Page laissée intentionnellement en blanc

3.1 COORDINATION D'ÉQUIPAGE

Objectif de formation :	Le stagiaire sera capable de nommer les principaux facteurs de coordination des activités de l'équipage et d'en expliquer l'importance pour la sécurité.
Portée :	Coordination d'équipage

3.1A Coordination d'équipage

3.1A.1 Décrire l'importance de la coordination des activités de l'équipage lorsqu'il s'agit d'appliquer les procédures d'urgence.

3.1A.2 Énumérer les effets positifs d'une bonne coordination de l'équipage pour rehausser la sécurité en vol.

3.1A.3 Faire ressortir les effets positifs d'une bonne coordination en ce qui a trait à l'environnement de travail, au bon moral et à l'esprit d'équipe, qui contribuent à la sécurité en vol.

3.1A.4 Définir le concept d'équipage unifié et la manière de concrétiser un tel concept.

3.1A.5 Expliquer pourquoi la coordination des activités de l'équipage est particulièrement importante en situation anormale ou d'urgence.

3.2 COMMUNICATIONS

Objectif de formation : Le membre d'équipage sera capable de décrire les procédures de communication et de démontrer l'importance d'une communication efficace en situations normale, anormale et d'urgence, pour chaque type d'aéronef de la flotte de l'exploitant aérien.

Portée : Généralités
Communications

3.2A Généralités

3.2A.1 Décrire les procédures de communication en situations normale, anormale et d'urgence pour chaque type d'aéronef de la flotte de l'exploitant aérien.

3.2A.2 Décrire l'importance d'une communication efficace, plus particulièrement en situations anormales et d'urgence.

3.2A.3 Décrire l'obligation pour les membres d'équipage de présenter une information complète et précise au commandant de bord, pour que celui-ci puisse plus rapidement et plus efficacement prendre ses décisions.

3.2B Communications

3.2B.1 Préciser la différence entre les communications verbales et non verbales et décrire les conséquences de la transmission de divers types de messages.

3.3 CONTAMINATION DES SURFACES

Objectif de formation : Le membre d'équipage sera capable d'expliquer ce que signifie la contamination des surfaces, de préciser ses propres responsabilités lorsque cela se produit et d'énumérer les procédures prévues pour signaler tout signe de contamination des surfaces au commandant de bord.

Portée : Généralités
Responsabilités de l'équipage
Dégivrage/Antigivrage

Nota: *On doit se servir du programme de Transports Canada pour former le personnel à reconnaître des signes de contamination des surfaces, y compris la présentation vidéo « dans le doute… » ou un autre programme équivalent approuvé.*

3.3A Généralités

3.3A.1 Définir ce qu'est la contamination des surfaces ainsi que les risques que ces contaminations présentent pour le vol.

3.3A.2 Préciser quelles sont les surfaces critiques pour chaque type d'appareil de la flotte de l'exploitant.

3.3A.3 Donner des exemples des conditions les plus susceptibles d'amener une contamination des surfaces.

3.3A.4 Donner des exemples « d'ailes » propres et des signes visibles de contamination des surfaces *(par exemple verglas, glace, neige, pluie, glace transparente, etc.).*

3.3B Responsabilités de l'équipage

3.3B.1 Définir les responsabilités des membres d'équipage en ce qui a trait au signalement, avant la course au décollage, au commandant de bord, des tout premiers signes de contamination des surfaces détectés soit par un membre d'équipage soit par un passager.

3.3B.2 Préciser l'obligation pour le commandant de bord ou son remplaçant désigné de donner suite à tout rapport de signes avant-coureurs de contamination.

3.3B.3 Décrire l'obligation qu'a le commandant de bord d'aviser les membres d'équipage de la décision de procéder au dégivrage/antigivrage avant le début de l'opération en question.

3.3B.4 Décrire la procédure de l'exploitant aérien servant à aviser les membres d'équipage (p. ex., expose au chef de cabine, annonce par le système de sonorisation, etc).

3.3B.5 Préciser l'annonce faite aux passagers lorsque l'aéronef doit être aspergé de liquide dégivrant ou antigivrant; préciser également qui doit faire cette annonce.

3.3C Dégivrage/Antigivrage

3.3C.1 Décrire les divers types de matériel/équipements utilisés pour le dégivrage *(par exemple engin élévateur à nacelle, engin « lave-auto », câbles, etc.)* ainsi que les procédures de dégivrage/antigivrage de l'aéronef.

3.3C.2 Énumérer les conditions qui peuvent provoquer le regivrage des surfaces critiques de l'aéronef advenant que le décollage soit retardé suffisamment longtemps après que l'aéronef ait subi le dégivrage/l'antigivrage (Tableaux des durées d'efficacité).

3.3C.3 Décrire les risques éventuels d'une opération de dégivrage/antigivrage *(par exemple inhalation du liquide de dégivrage/antigivrage, infiltration de ce liquide dans la cabine par les portes laissées ouvertes, vapeurs de glycol dans la cabine).*Préciser les procédures prévues pour remédier à de telles situations.

3.3C.4 Décrire les types de liquide de dégivrage et d'antigivrage, de même que leur fonction, leurs caractéristiques et leurs utilisations.

3.4 BREFFAGES/EXPOSÉS

Objectif de formation : Le membre d'équipage sera capable de distinguer les divers types de breffages et d'exposés prévus par le manuel d'exploitation, de même que l'information qui doit être transmise lors de chacun de ceux-ci.

Portée : Breffages de l'équipage
Exposés aux passagers

3.4A Breffages de l'équipage

3.4A.1 Préciser les circonstances dans lesquelles on doit faire un breffage de l'équipage.

3.4A.2 Décrire les différents sujets à traiter lors des breffages de l'équipage avant le vol.

3.4A.3 Préciser l'obligation pour les membres d'équipage de poser des questions s'ils n'ont pas obtenu toute l'information nécessaire lors de breffages ou si cette information ne leur paraît pas claire.

3.4A.4 Préciser qui doit assister aux différents types de breffages de l'équipage et quel doit être le niveau de préparation et de participation de chacun.

3.4B Exposés aux passagers

3.4B.1 Préciser le contenu des annonces passagers obligatoires et le moment où elles doivent être faites :

a) annonces relatives aux bagages de cabine;

b) annonces/démonstration de sécurité pré-vol;

c) annonces après le décollage;

d) annonces en cas de turbulence en vol;

e) annonces avant l'atterrissage;

f) annonces après l'atterrissage;

g) exposé pré-vol individuel aux passagers qui nécessitent une attention particulière.

3.5 VÉRIFICATION DE SÉCURITÉ

Objectif de formation : Le stagiaire sera capable d'expliquer l'importance des vérifications de sécurité de la cabine et des passagers et de définir ce qu'est la liste d'équipement minimal d'un aéronef.

Portée : Généralités

3.5A Généralités

3.5A.1 Décrire l'importance des vérifications de sécurité cabine/passagers pré-vol, en vol et à l'atterrissage et préciser les conséquences de ces vérifications pour la sécurité en vol.

3.5A.2 Définir ce qu'est la liste d'équipement minimal et préciser les articles de cabine qui doivent y figurer.

3.5A.3 Décrire les faits et incidents qui peuvent influer sur la navigabilité et qu'il faut immédiatement signaler au commandant de bord *(par exemple hublots fissurés, joints d'étanchéité de porte endommagés, fuites ou déversements importants d'eau, dommages évidents à la structure, etc.).*

3.6 TRAITEMENT DES PASSAGERS

Objectif de formation : Le stagiaire sera capable d'identifier les divers types de passagers qui peuvent être transportés et de préciser le traitement particulier à accorder à certains (ou le contrôle à exercer) en ce qui a trait à la sécurité.

Portée : Généralités
Embarquement des passagers

3.6A Généralités

3.6A.1 Décrire l'obligation pour les passagers de se conformer aux instructions des membres d'équipage.

3.6A.2 Décrire les types de passagers qu'il peut être nécessaire de transporter à bord, y compris ceux qui nécessitent un traitement particulier.

3.6A.3 Décrire les procédures régissant l'accès à bord des personnes ayant besoin d'une attention particulière et des articles dont voici une liste :

a) incubateurs;

b) civières;

c) personnes atteintes d'une invalidité qui sont incapables de se tenir en position assise;

d) personnes reliées à un appareil d'oxygène thérapeutique;

e) personnes voyageant avec un accompagnateur;

f) ensemble de retenue d'enfant;

g) animaux d'assistance;

h) mineurs non accompagnés;

i) prisonniers;

j) expulsés avec ou sans escorte.

Dans chacun des cas indiqués ci-dessus, décrire les considérations spéciales en matière de traitement, p. ex., l'utilisation ou non de certains sièges (y compris les restrictions applicables aux différents types d'aéronef); les façons d'attacher les personnes ou d'arrimer l'équipement (selon le cas) pour toutes les phases de vol; les exposés de sécurité.

3.6A.4 Exposer les politiques de l'exploitant aérien en ce qui a trait à l'autorisation ou au refus d'admettre à bord certains types de passagers et préciser qui doit prendre une telle décision.

3.6A.5 Préciser les règlements applicables au traitement des passagers qui semblent être sous l'effet de l'alcool ou de drogues et énoncer les politiques et les procédures prévues par l'exploitant aérien relativement au service de boissons alcooliques aux passagers. Faire état des responsabilités de l'équipage lorsqu'il s'agit de servir de l'alcool aux passagers qui semblent ivres.

3.6B Embarquement des passagers

3.6B.1 Préciser les responsabilités de l'équipage en ce qui a trait à la surveillance des passagers alors que l'aéronef est au sol, y compris lors de l'embarquement, du débarquement et des arrêts en escale. Mentionner le nombre de membres d'équipage qui doivent être à bord de l'aéronef pour chacune de ces opérations.

3.6B.2 Expliquer pourquoi les tâches liées à la sécurité sont plus importantes que celles du service lors de l'embarquement des passagers.

3.7 SIÈGES ET CEINTURES DE SÉCURITÉ-PASSAGERS ET MEBRES D'ÉQUIPAGE

Objectif de formation : Le membre d'équipage sera capable de préciser les exigences et les procédures prévues en ce qui a trait aux sièges et aux ceintures de sécurité des passagers et des membres d'équipage.

Portée : Sièges – Passagers
Sièges – Équipage

3.7A Sièges – Passagers

3.7A.1 Décrire l'obligation pour chaque personne d'avoir un siège assigné, avec ceinture de sécurité (individuelle).

3.7A.2 Décrire les politiques et procédures de l'exploitant en ce qui a trait à l'occupation des sièges de ces rangées et aux personnes qui peuvent ou non occuper de tels sièges.

3.7A.3 Décrire les procédures prévues pour la relocalisation de passagers nécessitant une attention particulière, conformément aux politiques portant sur l'utilisation des sièges des rangées de sortie/issues.

3.7A.4 Expliquer où peuvent s'asseoir les passagers nécessitant une attention particulière, en tenant compte de la proximité des sorties/issues, de l'accessibilité des masques à oxygène supplémentaires et de la facilité d'évacuation de ces personnes, etc., pour chaque type d'aéronef.

3.7A.5 Préciser les restrictions applicables à l'utilisation de certains sièges passagers à bord des aéronefs comportant un pont passagers supérieur ou un pont inférieur selon le cas.

3.7A.6 Préciser les restrictions s'appliquant à l'utilisation des sièges passagers par un adulte portant un bébé (en bas âge) dans ses bras.

3.7A.7 Décrire les procédures prévues pour l'utilisation de couchettes pour bébé (en bas âge), en précisant quand on peut ou ne peut utiliser ces couchettes, de même que les restrictions relatives à l'occupant.

3.7A.8 Expliquer la nécessité pour les passagers d'occuper le siège qui leur est assigné lors du décollage et de l'atterrissage pour chaque fois qu'un membre d'équipage leur en donne l'ordre. Décrire dans quelle position il faut placer de dossier des siéges pour le décollage et l'atterrissage.

3.7B Sièges – Équipage

3.7B.1 Préciser quelles sont les personnes qui sont autorisées à occuper les différents sièges des membres d'équipage et mentionner également qui détient l'autorité en cette matière.

3.7B.2 Décrire pourquoi il est important de s'assurer du bon état de fonctionnement des sièges d'agents de bord et préciser qui a cette responsabilité et à quel moment les vérifications doivent être effectuées.

3.7B.3 Énumérer les éléments d'une vérification pré-vol portant sur le bon état de fonctionnement d'un siège d'agent de bord (par exemple facilité d'accès pour s'asseoir, ajuster la ceinture et la boucler rapidement).

3.7B.4 Préciser la procédure à suivre lorsqu'un siège d'agent de bord est inutilisable et préciser dans l'alternative quel autre siège on est autorisé à utiliser.

3.7B.5 Expliquer pourquoi les agents de bord doivent être assis et attachés lors du mouvement de l'aéronef en surface (sauf si l'agent de bord reste debout pour une intervention de sécurité), du décollage, de l'atterrissage et lorsqu'il y a des turbulences, ou encore chaque fois que le commandant de bord ou le chef de cabine, l'ordonne.

3.7B.6 Décrire les signaux codes ou les ordres donnés verbalement aux agents de bord pour que ceux-ci aillent s'asseoir aux sièges désignés et s'attachent. Préciser qui a la responsabilité de donner ces signaux ou ces ordres.

3.8 BAGAGES DE CABINE

Objectif de formation :	Le membre d'équipage sera capable de définir ce qu'on entend par bagage de cabine et de décrire les procédures relatives à l'acceptation et au rangement des bagages de cabine, ainsi que toute restriction applicable.
Portée :	Bagages de cabine – Passagers Bagages de cabine – Équipage

3.8A Bagages de cabine – Passagers

3.8A.1 Décrire les politiques et les procédures relativement aux espaces de rangement approuvés pour les bagages de cabine.

3.8A.2 Préciser les conséquences pour la sécurité d'un mauvais rangement des bagages de cabine.

3.8A.3 Expliquer l'obligation pour les membres d'équipage de s'assurer que tout le bagage de cabine est correctement rangé au moment opportun et avant de fermer la porte.

3.8A.4 Énoncer les procédures de l'exploitant aérien en ce qui a trait au bagage de cabine qu'il est impossible de ranger correctement.

3.8A.5 Énoncer les politiques et les procédures de l'exploitant aérien en ce qui a trait au transport d'animaux vivants dans la cabine passagers.

3.8A.6 Expliquer les effets du bagage de cabine sur les calculs de masse et centrage (applicables aux aéronefs de la flotte de l'exploitant aérien).

3.8A.7 Décrire les procédures prévues pour l'acceptation, dans la cabine, de bagages et de fret sur les sièges, cargaisons ou de marchandises et relativement à la façon de les arrimer; mentionner également les dispositifs ou le matériel/équipement dont l'utilisation est approuvée pour l'arrimage de ces bagages, cargaisons ou marchandises.

3.8A.8 Expliquer pourquoi il est nécessaire de garder les voies de sorties/issues libres de tout obstacle, comme par exemple de bagages de cabine.

3.8A.9 Expliquer pourquoi il est nécessaire de garder l'équipement d'urgence libre de tout obstacle.

3.8A.10 Décrire les précautions que doit prendre le personnel de cabine quand il s'agit d'ouvrir les casiers de rangement supérieurs et de manipuler les articles de bagage de cabine, afin d'éviter des blessures.

3.8B Bagages de cabine – Équipage

3.8B.1 Décrire les politiques et les procédures ayant trait au rangement des bagages de l'équipage dans la cabine passagers, y compris l'acceptation des bagages d'un équipage en vol de mise en place.

3.8B.2 Préciser les emplacements de rangement des bagages de cabine des membres d'équipage, pour chaque type d'aéronef.

3.9 APPAREILS ÉLECTRONIQUES

Objectif de formation : Le membre d'équipage sera capable d'expliquer ce qu'on entend par appareils électroniques et de décrire les politiques et les procédures relatives à l'acceptation et l'utilisation de tels appareils à bord de l'aéronef.

Portée : Généralités

3.9A Généralités

3.9A.1 Préciser quels sont les appareils électroniques les plus susceptible d'être transportés à bord de l'aéronef.

3.9A.2 Énumérer les risques que l'utilisation de ces appareils peut entraîner pour la sécurité du vol.

3.9A.3 Décrire les politiques et procédures de la compagnie en ce qui a trait aux appareils électroniques transportés à bord et préciser les cas d'exception.

3.9A.4 Préciser les risques pour la sécurité que présente l'écoute d'appareils de type « baladeur » pendant les phases critiques du vol, les situations anormales, l'embarquement, le débarquement et lors de la marche en plein air sur une aire de trafic ouverte pour se rendre à l'aéronef ou à l'aérogare, selon le cas.

3.10 SERVICE PASSAGERS AU SOL

Objectif de formation :	Le membre d'équipage sera capable d'expliquer ce que l'on entend par service aux passagers au sol ainsi que les conditions et procédures à suivre pour pouvoir l'assurer.
Portée :	Responsabilités de l'équipage

3.10A Responsabilités de l'équipage

3.10A.1 Expliquer l'importance de la communication entre les membres d'équipage (PNC/PNT) et de la coordination de leurs tâches lorsque les agents de bord doivent offrir un service passager au sol.

3.10A.2 Préciser à quel moment on peut offrir un tel service et décrire les procédures de sécurité nécessaires.

3.11 RAVITAILLEMENT AVEC PASSAGERS À BORD

Objectif de formation : Le membre d'équipage sera capable de décrire les exigences de la réglementation en ce qui a trait au ravitaillement avec passagers à bord, de même que les procédures prévues dans ce cas pour chaque type d'aéronef de l'exploitant aérien.

Portée : Généralités
Responsabilités de l'équipage

3.11A Généralités

3.11A.1 Énumérer les risques potentiels que comporte le ravitaillement, pour l'aéronef, l'équipage et les passagers qui sont à bord.

3.11A.2 Préciser les types de procédures de ravitaillement pour lesquels il est indispensable de faire descendre les passagers et équipage et expliquer pourquoi ces procédures comportent des risques plus élevés.

3.11A.3 Décrire les procédures et les précautions applicables lors du ravitaillement avec passagers à bord.

3.11A.4 Expliquer ce qu'on entend par sorties/issues d'évacuation désignées, à l'occasion d'un ravitaillement et quelles sont les procédures prévues pour chaque type d'aéronef de l'exploitant aérien.

3.11B Responsabilités de l'équipage

3.11B.1 Préciser les responsabilités de l'équipage et le type de communications PNT/PNC/ravitailleurs prévues lors d'un ravitaillement avec passagers à bord.

3.11B.2 Décrire les procédures applicables en cas de fuite ou de déversement de carburant et préciser les procédures de communication et de coordination que les membres d'équipage (PNC/PNT) doivent appliquer.

3.11B.3 Décrire les procédures applicables en cas d'infiltration de vapeurs de carburant dans la cabine, y compris les communications de l'équipage (PNT/PNC) et le processus de décision relatif au débarquement éventuel des passagers.

3.12 MESURES PRÉ-DÉCOLLAGE ET PRÉ-ATTERRISSAGE

Objectif de formation : Le membre d'équipage sera capable de décrire les procédures de sécurité prévues lors du décollage et de l'atterrissage.

Portée : Responsabilités de l'équipage
Situations anormales

3.12A Responsabilités de l'équipage

3.12A.1 Préciser ce qu'on entend par vérifications de sécurité de cabine, office et de passagers.

3.12A.2 Préciser dans quelles circonstances les membres d'équipage (PNC) doivent ne pas tenir compte de la restriction d'accès dans le poste de pilotage. Décrire le type de renseignements de sécurité qu'ils sont alors tenus de transmettre de façon claire, concise et précise, et en temps opportun.

3.12A.3 Définir en quoi consiste la «révision silencieuse» et en préciser les éléments; mentionner également à quel moment elle doit avoir lieu et qui doit l'effectuer.

3.12B Situations anormales

3.12B.1 Définir ce qu'est un « décollage interrompu » et décrire les procédures prévues dans ce cas.

3.12B.2 Définir ce que signifie une « approche interrompue » et décrire les procédures prévues dans ce cas.

3.13 HÉLICES-ANOMALIES

Objectif de formation :	Le membre d'équipage sera capable de décrire les caractéristiques d'une hélice emballée ou tournant en survitesse et il sera au courant des procédures prévues pour remédier à ces situations.
Portée :	Généralités

3.13A Généralités

3.13A.1 Définir en quoi consiste la survitesse ou l'emballement d'une hélice et à quelles situations d'urgence ces anomalies peuvent donner lieu.

3.13A.2 Décrire comment reconnaître ces anomalies de fonctionnement des hélices et leurs effets sur les caractéristiques de vol.

3.13A.3 Décrire les procédures de communication de l'équipage (PNT/PNC) prévues dans le cas de défauts de fonctionnement des hélices.

3.13A.4 Donner un aperçu des procédures relatives au déplacement des passagers.

3.14 SÉCURITÉ SUR L'AIRE DE TRAFIC

Objectif de formation : Le membre d'équipage sera capable de décrire les éléments relatifs à la sécurité sur l'aire de trafic des aéroports, les responsabilités quant au déplacement en sécurité des passagers sur l'aire de trafic et les procédures prévues à ces fins.

Portée : Dangers sur l'aire de traffic
Responsabilités de l'équipage
Exploitants d'hélicoptères

3.14A Dangers sur l'aire de trafic

3.14A.1 Décrire les dangers auxquels on peut être exposé sur l'aire de trafic *(éclairage inadéquat, la circulation des aéronefs/véhicules de piste, les bruits intenses et les éléments météorologiques).*

3.14A.2 Décrire les dangers imputables au trafic, y compris les mouvements des aéronefs, la rotation des hélices, des rotors, le souffle des réacteurs et l'échappement et mouvements des véhicules.

3.14B Responsabilités de l'équipage

3.14B.1 Énoncer les exigences et les procédures prévues pour l'escorte des passagers sur l'aire de trafic des aéroports.

3.14B.2 Décrire la coordination nécessaire entre les membres d'équipage et le personnel au sol afin d'assurer la sécurité des passagers *(par exemple escalier d'accès en place, hélices immobilisées et les moyens d'y parvenir).*

3.14B.3 Préciser les responsabilités des membres d'équipage en ce qui a trait à l'ouverture/la fermeture, le verrouillage/le déverrouillage des portes de l'aérogare.

3.14C Exploitants d'hélicoptères

3.14C.1 Énumérer les risques pour la sécurité que comporte l'exploitation d'hélicoptères sur l'aire de trafic.

3.14C.2 Décrire les bonnes façons de s'approcher d'un hélicoptère, selon que le rotor est immobile ou en rotation.

3.14C.3 Décrire les procédures de communication et de coordination entre l'équipage et le personnel au sol, procédures qui visent à assurer que les passagers sont escortés lors de leurs déplacements, lorsqu'ils quittent/ se dirigent vers/ou sont à proximité de l'hélicoptère.

3.14C.4 Expliquer à quel moment l'embarquement ou le débarquement des passagers peut se faire sans danger et préciser qui doit en prendre la décision et comment celle-ci doit être transmise aux membres d'équipage.

3.14C.5 Expliquer en quoi les règlements d'exploitation prévus dans ce cas diffèrent de ceux qui sont applicables aux aéronefs à voilure fixe.

3.15 TURBULENCES

Objectif de formation : Le membre d'équipage sera capable de décrire les dangers que comportent les turbulences selon leurs classifications, de même que les procédures destinées à assurer la sécurité des passagers et de l'équipage lorsque surviennent des turbulences en vol.

Portée : Généralités
Responsabilités de l'équipage

3.15A Généralités

3.15A.1 Décrire les turbulences et leur classification *(légères, moyennes et fortes, selon la Publication d'information aéronautique (A.I.P.) Canada).*

3.15A.2 Énumérer les dangers que les turbulences comportent pour l'aéronef, ainsi que pour l'équipage et les passagers.

3.15B Responsabilités de l'équipage

3.15B.1 Expliquer l'importance des communications et de la coordination entre membres d'équipage (PNT/PNC) en cas de turbulences et décrire les procédures prévues de communication et de coordination.

3.15B.2 Préciser les consignes de sécurité à donner aux passagers en cas de turbulence.

3.15B.3 Expliquer l'obligation pour l'équipage de s'assurer que les passagers se conforment aux exigences et aux procédures, et l'obligation pour l'équipage lui-même de se conformer à la réglementation.

3.16 MEMBRES D'ÉQUIPAGE FRAPPÉS D'INCAPACITÉ SOUDAINE

Objectif de formation : Le membre d'équipage sera capable de décrire les procédures prévues lorsqu'un membre d'équipage est frappé d'incapacité soudaine.

Portée : Généralités
Incapacité soudaine – Pilote
Incapacité soudaine – Agent de bord

3.16A Généralités

3.16A.1 Identifier les différentes causes possibles d'incapacité soudaine *(par exemple maladie, blessure, décès, défaillance physique ou mentale).*

3.16A.2 Décrire les conséquences pour la sécurité en vol de l'incapacité soudaine d'un pilote ou d'un agent de bord et ce, pour les différents types d'aéronefs de la flotte de l'exploitant aérien.

3.16A.3 Préciser quels sont les endroits les mieux indiqués où l'on peut relocaliser les membres d'équipage frappés d'incapacité soudaine et ce, à bord des différents types d'aéronefs de la flotte de l'exploitant.

3.16A.4 Préciser quels sont les endroits les mieux indiqués où l'on peut relocaliser les membres d'équipage frappés d'incapacité soudaine et ce, à bord des différents types d'aéronefs de la flotte de l'exploitant.

3.16A.5 Décrire les procédures de communication que doivent utiliser le pilote et les agents de bord pour signaler l'incapacité soudaine d'un de ses membres, qu'il s'agisse d'un membre de l'équipage.

3.16B Incapacité soudaine – Pilote

3.16B.1 Préciser les mesures d'aide que les agents de bord doivent prendre dans le poste de pilotage sur les appareils dont l'équipage se compose de deux pilotes.

3.16B.2 Décrire les procédures pour assister un pilote frappé d'incapacité soudaine.

3.16B.3 Décrire et faire la démonstration des procédures prévues lorsqu'il s'agit d'administrer de l'oxygène thérapeutique à un pilote frappé d'incapacité soudaine.

3.16B.4 Décrire les procédures prévues pour sortir du poste de pilotage un pilote frappé d'incapacité soudaine.

3.16C Incapacité soudaine – Agent de bord

3.16C.1 Définir les procédures de coordination de l'équipage visant à relever l'agent de bord frappé d'incapacité soudaine de ses fonctions relatives à la sécurité et aux situations d'urgence; préciser également qui doit décider du transfert des fonctions.

3.16C.2 Décrire les procédures prévues en cas d'incapacité soudaine d'un ou de plusieurs agents de bord.

3.17 TÂCHES À ACCOMPLIR APRÈS LE VOL

Objectif de formation : Le membre d'équipage sera capable de décrire les tâches reliées à la sécurité à accomplir après le vol.

Portée : Formulaires et registres
Communications

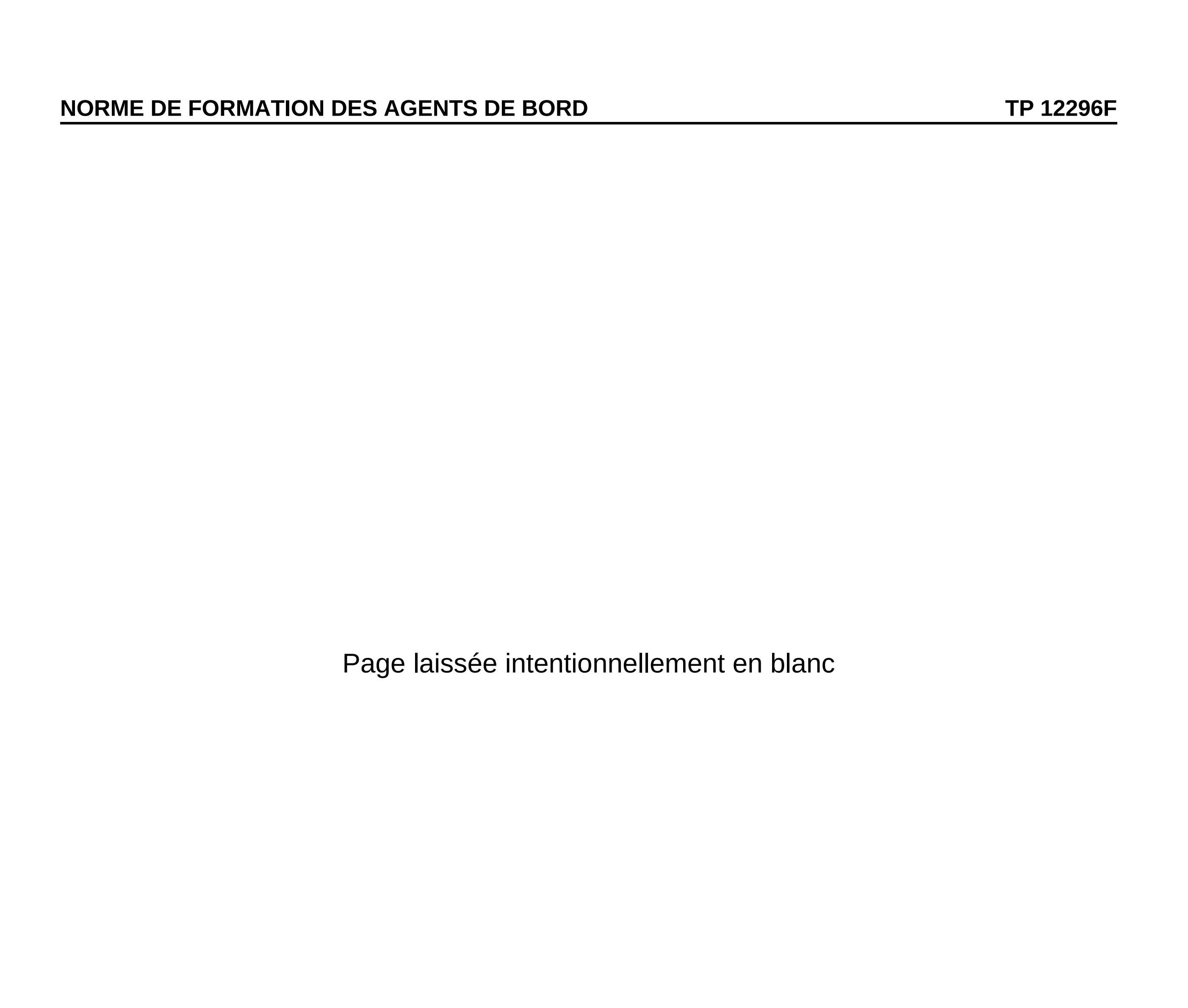
3.17A Formulaires et registres

3.17A.1 Décrire les formulaires et registres de sécurité à remplir après chaque vol et préciser qui doit voir à ce que cela soit fait.

3.17B Communications

3.17A.1 Décrire de quelle manière l'équipage sortant doit informer l'équipage entrant de tout cas de matériel/équipement hors service, de la présence de passagers nécessitant une attention particulière ou de toute autre question relative à la sécurité de leur vol.

ANNUELLE – PARTIE QUATRE
PROCÉDURES D’URGENCE



Page laissée intentionnellement en blanc

4.1 LUTTE CONTRE L'INCENDIE

Objectif de formation : Le membre d'équipage sera capable de nommer les divers types d'incendie, les dispositifs de détection et les systèmes de lutte contre l'incendie, de même que les procédures de lutte prévues contre l'incendie.

Portée : Généralités
Responsabilités de l'équipage
Procédures – Cabine
Procédures – Extérieur

4.1A Généralités

4.1A.1 Préciser les dangers des incendies à bord, y compris le dégagement de fumées et de vapeurs toxiques, l'inflammabilité des matériaux de finition de la cabine et la diversité des matériaux combustibles.

4.1A.2 Préciser les divers facteurs susceptibles de gêner la lutte contre l'incendie à bord, y compris la visibilité réduite ou nulle à cause des fumées ou vapeurs, la difficulté à repérer la source d'incendie ou à combattre celui-ci dans un espace restreint, l'insuffisance des ressources de lutte contre l'incendie et la distance à parcourir avant d'atteindre l'aéroport le plus proche.

4.1A.3 Décrire le processus chimique du feu, en précisant les éléments nécessaires pour l'allumer et l'entretenir *(combustible, chaleur, oxygène, réactions chimiques).*

4.1A.4 Énumérer les classes d'incendies susceptibles de se produire à bord d'un aéronef: classe A – incendie de matériaux combustibles; classe B – feu de graisses/déversement de liquide combustible; classe C – feu d'origine électrique; classe D – feu mettant en cause des métaux et causes possibles de feux de cette nature.

4.1A.5 Expliquer pourquoi il est important de détecter rapidement tout début d'incendie et d'en distinguer la nature exacte.

4.1A.6 Préciser les caractéristiques et le comportement du feu *(par exemple manifestations visibles et progression)* pour divers types d'aménagement de cabine et pour différents degrés de propagation.

4.1A.7 Décrire différentes manières de détecter le feu ou la fumée *(par exemple indices olfactifs, auditifs, visuels ou tactiles).*

4.1A.8 Décrire les propriétés chimiques de chaque type d'agent extincteur, y compris les risques que chacun présente pour les personnes et les systèmes de bord et le mode d'action de ces agents extincteurs.(La réaction du feu selon l'agent extincteur utilisé.)

4.1B Responsabilités de l'équipage

4.1B.1 Énumérer diverses mesures que doivent prendre les membres d'équipage et la responsabilité de chacun visant la prévention des incendies. Y inclure la liste suivante sans s'y limiter pour autant :

a) acquisition de méthodes de travail sécuritaires;

b) application des interdictions de fumer;

c) surveillance de la cabine, des toilettes et des compartiments de fret;

d) connaissance des procédures à appliquer en cas de déclenchement d'un disjoncteur;

e) vérification et investigation immédiate en cas d'alarme incendie, d'odeurs inhabituelles, de surchauffe ou de déformation d'éléments de l'aéronef, etc.

4.1B.2 Expliquer l'importance de la coordination entre les membres d'équipage (PNT/PNC) en ce qui a trait à la lutte contre l'incendie et préciser les moyens d'y parvenir.

4.1B.3 Expliquer l'importance de la communication entre les membres d'équipage (PNC/PNT) en ce qui a trait à la lutte contre l'incendie et la nécessité de fournir au commandant de bord des renseignements précis quant à la source, à l'emplacement, l'étendue, la gravité de l'incendie ou l'ampleur de la propagation de la fumée, et aux mesures prises pour combattre l'incendie.

4.1C Procédures – Cabine

4.1C.1 Décrire les procédures de lutte contre l'incendie prévues pour divers types d'incendie *(par exemple feu dans l'office, le four, les toilettes, le circuit électrique, le rembourrage, etc.).*

4.1C.2 Décrire les techniques et les procédures de lutte contre l'incendie, y compris la détection de la source d'incendie, le type d'extincteur à utiliser, le matériel/équipement supplémentaire requis, le mode d'emploi et technique d'utilisation des extincteurs, les difficultés que pose la lutte contre les types particuliers d'incendie, les limites applicables (accessibilité, ampleur, ressources), après l'incendie, les communications de l'équipage, les procédures de coordination de l'équipage et le traitement des passagers.

4.1C.3 Expliquer les méthodes et moyens d'aider les occupants de la cabine à respirer sans être incommodés.

4.1C.4 Définir l'embrasement éclair ou instantané et préciser les facteurs qui peuvent y donner lieu.

4.1D Procédures – Extérieur

4.1D.1 Nommer les types de feux extérieurs ayant des incidences sur la sécurité en vol. Y inclure sans s'y limiter, la liste suivante :

a) feu de moteur;

b) coup de chalumeau du groupe électrogène auxiliaire de bord (l'APU);

c) embrasement des déversements de carburant/feux sur l'aire de trafic;

d) incendie sur les passerelles d'embarquement;

e) incendie dans un véhicule de service.

4.1D.2 Décrire les procédures prévues en cas d'incendie, y compris l'identification de la nature de l'incendie, ainsi que les communications et la coordination de l'équipage (PNT/PNC).

4.1D.3 Préciser les types de communication et de coordination à maintenir avec le personnel au sol et décrire le type d'aide que celui-ci peut apporter à la lutte contre l'incendie et, inversement, l'aide que l'équipage de l'aéronef (PNT/PNC) peut apporter au personnel au sol.

4.2 FUMÉE/VAPEURS NOCIVES DANS LA CABINE

Objectif de formation : Le membre d'équipage sera capable d'expliquer les dangers associés à la présence de fumée et (ou) de vapeurs nocives dans la cabine, d'en déterminer les sources possibles et de définir les procédures à suivre si l'on détecte de la fumée et (ou) des vapeurs nocives dans la cabine en vol ou au sol.

Portée : Généralités
Responsabilités de l'équipage (PNT/PNC)

4.2A Généralités

4.2A.1 Préciser les diverses sources ou origines possibles de fumées et de vapeurs nocives dans la cabine.

4.2B Responsabilités de l'équipage (PNT/PNC)

4.2B.1 Décrire les différents modes de communication que l'équipage (PNT/PNC) pourra utiliser en cas de détection de présence de fumées (vapeurs) nocives dans la cabine, y compris la manière de prévenir commandant de bord et les renseignements précis à lui communiquer.

4.2B.2 Décrire les procédures à appliquer lorsqu'il y a de la fumée ou des vapeurs nocives dans la cabine, y compris la manière d'en repérer la source et d'en aviser le commandant de bord; la coordination entre les membres d'équipage (PNC), qui doivent s'assurer que les passagers peuvent respirer sans être incommodés et préparer ces derniers en vue d'un débarquement rapide ou d'une évacuation.

4.2B.3 Décrire l'autorité dont dispose le commandant de bord si des passagers doivent être déplacés à cause de fumées ou de vapeurs nocives dans la cabine et préciser à quel moment il peut prendre une telle décision.

4.2B.4 Définir en quoi consiste «l'évacuation de la fumée» et la maîtrise de la fumée et préciser les procédures prévues à cet effet selon les types d'aéronefs de l'exploitant aérien, y compris les procédures relatives aux communications et à la coordination de l'équipage (PNT/PNC) et à l'information à communiquer aux passagers.

4.3 DÉCOMPRESSION RAPIDE ET PROBLÈMES DE PRESSURISATION DE CABINE

Objectif de formation : Le membre d'équipage sera capable de reconnaître les signes d'une décompression rapide ou de problèmes de pressurisation cabine; il connaîtra les responsabilités associées des membres d'équipage dans de telles situations, ainsi que les procédures à suivre dans chaque cas.

Portée : Généralités
Responsabilités de l'équipage (PNT/PNC)

4.3A Généralités

4.3A.1 Énumérer les causes possibles d'une décompression rapide *(par exemple défaillance mécanique du fuselage, défaut du système de pressurisation)* et des problèmes de pressurisation cabine *(par exemple fuite d'air par les joints d'étanchéité des portes, hublot fissuré, mauvais fonctionnement du système).*

4.3A.2 Décrire les signes mécaniques et les effets physiologiques que produisent la décompression ou les problèmes de pressurisation.

4.3A.3 Décrire les effets du manque d'oxygène sur le rendement personnel, les modifications de comportement et expliquer pourquoi il est important d'en reconnaître le plus tôt possible les symptômes chez les autres membres d'équipage.

4.3A.4 Décrire les effets d'une décompression rapide sur tout objet ou personne non attaché et situé à proximité du point de fuite.

4.3A.5 Préciser quelle serait l'attitude (position) probable de l'aéronef advenant une descente rapide ou d'urgence par suite d'une décompression rapide; expliquer également ce que signifie une altitude sûre et préciser pourquoi il est important d'atteindre rapidement une telle altitude.

4.3B Responsabilités de l'équipage (PNT/PNC)

4.3B.1 Décrire les procédures de communication prévues pour l'équipage (PNT/PNC) et les passagers en cas de décompression rapide et de problèmes de pressurisation cabine.

4.3B.2 Préciser les mesures immédiates que les membres d'équipage (PNT/PNC) doivent prendre en cas de décompression rapide.

4.3B.3 Décrire les procédures de communication de l'équipage (PNT/PNC) *(par exemple le signal du début de l'inspection de la cabine après une décompression; préciser également qui doit donner ce signal et quand il faut le faire, etc.).*

4.3B.4 Énumérer les tâches des membres d'équipage (PNC) lors d'une inspection de la cabine après une décompression et préciser les priorités en matière de sécurité.

4.3B.5 Expliquer l'importance de la coordination des tâches de l'équipage (PNT/PNC) et préciser les moyens d'y parvenir.

4.4 EVACUATIONS

Objectif de formation : Le membre d'équipage sera capable d'identifier les types d'évacuation, les responsabilités de l'équipage et les procédures prévues pour différents cas d'évacuation.

Portée :
Généralités
Responsabilités des membres d'équipage
Facteurs externs
Communications
Position de protection
Procédures des issues
Responsabilités en matière d'évacuation
Préparation d'évacuation
Procédures d'évacuation
Débarquement rapide
Post-évacuation

4.4A Généralités

4.4A.1 Définir les divers types d'événements qui commandent une évacuation ou un débarquement rapide des passagers et préciser qui doit prendre la décision et de quels facteurs il faut alors tenir compte.

4.4A.2 Décrire les types de personnes valides pour aider à l'évacuation (ABP) que les membres d'équipage peuvent choisir pour cette tâche, quel genre d'aide ces passagers peuvent fournir et quelles instructions particulières on doit leur donner.

4.4B Responsabilités des membres d'équipage

4.4B.1 Préciser dans quelles circonstances les membres d'équipage sont autorisés et responsables à amorcer une évacuation. Mentionner qui a la responsabilité d'activer le signal d'évacuation.

4.4B.2 Définir les différents types de comportement auxquels on peut s'attendre de la part des passagers *(par exemple passivité, agressivité ou hystérie)* et préciser les différents moyens de les contrôler lors d'une évacuation.

4.4B.3 Définir l'obligation pour les membres d'équipage de démontrer du leadership durant une évacuation et préciser les moyens pour y parvenir.

4.4C Facteurs externes

4.4C.1 Expliquer comment les membres d'équipage peuvent gérer une évacuation dans des circonstances particulièrement éprouvantes *(par exemple fumée dense, obscurité).*

4.4C.2 Décrire les caractéristiques de flottabilité de chaque type d'aéronef. Préciser les facteurs pouvant réduire la flottabilité de l'aéronef lors d'un amerrissage *(par exemple dommages structuraux, poids, centre de gravité, conditions extérieures, etc.).*

4.4C.3 Décrire les différentes assiettes (positions) que peut prendre l'avion suite à différents accidents ou incidents *(par exemple affaissement du train d'atterrissage, sortie de piste, déplacement du centre de gravité).*Tenir compte de la position alors prise par l'avion pour expliquer les effets sur l'utilisation des sorties/issues.

4.4C.4 Décrire les incidences des éléments atmosphériques sur le déroulement d'une évacuation *(par exemple vents forts, type de terrain, neige ou glace).*

4.4C.5 Expliquer l'importance de la gestion du temps lors d'une évacuation préparée et non préparée et en préciser les incidences sur les chances de survie dans diverses situations d'urgence.

4.4D Communications

4.4D.1 Définir l'importance de la communication entre les membres d'équipage lors d'une évacuation et préciser les signaux de communication convenus pour l'évacuation.

4.4D.2 Définir les exposés que doivent échanger l'équipage de conduite et l'équipage de cabine lors de situations d'urgence pouvant nécessiter une évacuation. Inclure les renseignements suivants :

a) qui doit effectuer l'exposé;

b) quand et où l'exposé doit avoir lieu;

c) les informations nécessaires;

d) comment effectuer l'exposé incluant la gestion optimale du temps.

4.4D.3 Définir les exposés qui doivent être donnés aux passagers dans une situation d'urgence pouvant nécessiter une évacuation. Inclure les renseignements suivants :

a) qui doit effectuer l'exposé;

b) quand et où l'exposé doit avoir lieu;

c) les informations nécessaires;

d) comment effectuer l'exposé incluant la gestion du temps.

4.4E Position de protection

4.4E.1 Décrire l'effet de l'inclinaison du siège sur les positions de protection recommandées.

4.4E.2 Identifier les positions pour les membres d'équipage qui occupent un siège faisant face à l'avant ou à l'arrière, ainsi que la position recommandée pour les passagers (configuration du siège en conséquence), notamment pour les femmes enceintes, les passagers ayant une déficience, les enfants et les bébés. Décrire l'efficacité de chaque position de protection et expliquer en quoi la position recommandée peut contribuer à réduire la gravité d'éventuelles blessures.

4.4E.3 Décrire le signal/les signaux ordonnant de prendre la position de protection dans les circonstances d'urgence. Préciser qui peut donner ce signal, quand il faut le faire, les responsabilités de l'équipage une fois le signal donné.

4.4E.4 Préciser à quel moment les membres d'équipage doivent prendre eux-mêmes cette position si aucun signal n'a été donné.

4.4F Procédures des issues

4.4F.1 Définir la responsabilité des membres d'équipage relativement à l'évaluation de la situation et des conditions extérieures avant d'ouvrir une porte ou une issue de secours.

4.4F.2 Définir les procédures d'évacuation prévues pour chaque type de sortie/issue *(par exemple les portes, les hublots, les écoutilles, l'escalier intégré ventral, le cône de queue, ouverture de fuselage).*

4.4F.3 Décrire les procédures prévues pour le fonctionnement et l’utilisation du matériel/équipement d’évacuation *(par exemple glissières, glissières gonflables à passerelle garde-fou intégrée, cordage)* à bord de l’aéronef. En préciser le mode d’emploi et les instructions à donner aux passagers quant à leur utilisation.

4.4F.4 Préciser le temps de gonflage des différents matériel/équipements d’évacuation (par exemples glissières, glissières à passerelles garde-fou intégrée, glissière/radeau de sauvetage).Expliquer la façon de reconnaître qu’un dispositif gonflable de sauvetage est correctement gonflé.

4.4F.5 Décrire la procédure de rechange à appliquer en cas d’échec de la première tentative de gonflage ou en cas de panne du dispositif de gonflage pendant l’évacuation.

4.4F.6 Décrire les techniques recommandées pour les passagers nécessitant une attention particulière lors de l’utilisation des glissières d’évacuation *(par exemple passagers ayant une déficience, avec animaux d’assistance).*

4.4G Procédures en matière d’évacuation

4.4G.1 Énoncer les commandements à crier pour chaque type d’évacuation et expliquer la raison d’être de chacun de ces commandements. Décrire les moyens d’accroître l’efficacité des commandements *(par exemple la fermeté, la voix forte, le ton résolu, les ordres brefs, les gestes, la phraséologie et le fait que les membres d’équipage crient les commandements à l’unisson).*

4.4G.2 Définir l’obligation pour les membres d’équipage d’aider les passagers et les autres membres d’équipage lors d’une évacuation; préciser également les éventuelles limites de responsabilité. Préciser les circonstances au cours desquelles les membres d’équipage doivent eux-mêmes quitter l’aéronef.

4.4G.3 Définir les moyens d’aider les passagers et les autres membres d’équipage frappés d’incapacité, lors d’une évacuation.

4.4G.4 Insister sur l’importance de vérifier la cabine, le poste de pilotage et les toilettes après l’évacuation de tous les passagers et préciser comment et dans quelles conditions on doit faire une telle vérification.

4.4G.5 Préciser les responsabilités des membres d’équipage pour ce qui est d’emporter certaines pièces d’équipement de secours au moment de l’évacuation de l’aéronef et préciser dans quelles circonstances ils doivent emporter cet équipement.

4.4H Préparation d’évacuation

4.4H.1 Décrire les procédures pour préparation d’évacuation pour chacun des cas suivants :

a) au sol – préparée;

b) un amerrissage forcé.

4.4I Procédures d’évacuation

4.4I.1 Décrire les procédures d’évacuation établies pour chacun des cas suivants :

a) au sol – préparée;

b) au sol – non préparée;

c) amerrissage forcé;

d) contact imprévu avec l’eau;

e) bas-fonds intertidaux;

f) évacuation lorsque le car transbordeur (PTV) est attaché à l'aéronef;

g) évacuation par une porte de l'aéroport ou une passerelle d'embarquement;

h) tout autre scénario possible selon le type d'exploitation.

4.4J Débarquement rapide

4.4J.1 Décrire les procédures établies pour débarquement rapide.

4.4.K Post-Évacuation

4.4K.1 Décrire les responsabilités des membres d'équipage après une évacuation *(par exemple regroupement des passagers, premiers soins, etc.).*

4.4K.2 Identifier les fournitures et l'équipement disponibles après une évacuation qui aideront les occupants et augmenteront les chances de survie lors d'une évacuation, *(par exemple, ELT, trousse de survie, couvertures, mégaphone, radeau de sauvetage, gilets de sauvetage, lampe de poche, nourriture, eau, hache, etc.).*

4.4K.3 Expliquer l'importance des procédures applicables à la suite d'un écrasement et visant à accroître les chances de survie pour chaque type de situation. Tenir compte notamment des points suivants :

a) premiers soins de survie;

b) priorités de survie;

c) dangers inhérents à divers milieux naturels;

d) techniques de survie adaptées à différents milieux;

e) équipement et matériel de survie transportés à bord de l'aéronef;

f) techniques de signalisation et de récupération.

4.5 FORMATION EN CAS D'INCENDIE DANS LE COMPARTIMENT CARGO

Objectif de formation : Le membre d'équipage sera capable de doit pouvoir reconnaître les systèmes de détection incendie et les systèmes d'extinction incendie ainsi que les procédures établies de lutte contre les incendies; il doit pouvoir identifier un compartiment cargo de classe B et ses caractéristiques.

Portée : Généralités
Responsabilités de l'équipage
Procédures

4.5A Généralités

4.5A.1 Revoir les données disponibles et/ou les expériences d'accidents ou d'incidents lies a un incendie du compartiment cargo *(p. ex. l'accident de la South African Airways dans lequel un B747 combi a subi un incendie en vol qui s'est soldé par la perte totale de l'appareil).* Identifier les leçons à tirer en matière de sécurité.

4.5A.2 Identifier quels documents réglementaires régissent les procédures en cas d'incendie le compartiment cargo de classe B du pont principal.

4.5A.3 Décrire un compartiment cargo de classe B et ses caractéristiques. Mentionner ce qui suit dans la description.

a) espace et limites de chargement du fret;

b) systèmes de protection incendie (p. ex. couvercles de limitation du feu et/ou systèmes d'extinction, le cas échéant);

c) systèmes de détection de fumée et du feu et systèmes de surveillance, s'il sont installes;

d) moyens de manutention de la charge *(p. ex. palettes, igloos, unités de chargement, etc.)* et systèmes d'arrimage;

e) accès au compartiment cargo *(p. ex. clé de porte, filet de retenue de fret, etc.);*

f) aménagement du compartiment cargo; couloirs et zones d'accès limite; systèmes de chargement à galets, dispositifs d'arrimage de conteneurs et de palettes, et marche pour le chargement du fret;

g) systèmes et équipement de communication;

h) commandes d'éclairage.

4.5A.4 Décrire chaque pièce d'équipement de lutte contre les incendies du compartiment cargo, y compris les vêtements protecteurs et le matériel respiratoire. Mentionner ce qui suit dans la description :

a) fonction;

b) rangement, emplacement, accès, récupération;

c) état de marche;

d) fonctionnement;

e) durée;

f) limites;

g) conditions d'emploi;

h) soins après usage.

4.5B Responsabilités de l'équipage

4.5B.1 Énoncer les responsabilités spécifiques du membre d'équipage avant le vol en ce qui a trait à l'inspection avant vol du compartiment cargo de classe B et de l'équipement de lutte contre les incendies, et à l'inspection en vol, le cas échéant.

4.5B.2 Énoncer les responsabilités spécifiques du membre d'équipage en ce qui a trait aux procédures en cas d'incendie dans le compartiment cargo de classe B :

a) communication;

b) intervention auprès des passagers;

c) lutte contre l'incendie *(p. ex. pompiers et/ou système d'extinction);*

d) Surveiller en cas de rallumage de l'incendie

4.5B.3 Expliquer l'importance de la non-intervention (contrôle).

4.5C Procédures

4.5C.1 Énoncer les procédures assurant une communication immédiate et continue, y compris la terminologie, de la façon suivante :

a) au moment de la détection de fumée/vapeurs/feu dans un compartiment cargo de classe B;

b) pendant l'incendie;

c) après l'incendie.

4.5C.2 Décrire les procédures de contrôle et/ou de lutte contre l'incendie en fonction de types précis de système de protection incendie (p. ex. dispositifs pour circonscrire le feu et/ou systèmes d'extinction, selon le cas).

4.5C.3 Décrire les procédures de communication entre l'équipage de conduite et le personnel de cabine pendant un vol normal lorsqu'on se déplace dans le compartiment cargo d'un appareil équipé d'un système extincteur.

4.5C.4 Énoncer la ou les procédures de vérification établies indiquant qu'un incendie est éteint.

4.5C.5 Énoncer la ou les procédures établies en cas de rallumage de l'incendie.

ANNUELLE – PARTIE CINQ
ACCIDENTS/INCIDENTS

Page laissée intentionnellement en blanc

5.1 ACCIDENTS/INCIDENTS

Objectif de formation : Le membre d'équipage sera capable de démontrer qu'il a bien compris les leçons à tirer de l'étude des cas d'accidents/incidents; il devra notamment connaître les nouvelles procédures relatives au nouveau matériel/équipement de sécurité et équipement d'urgence transporté à bord de l'aéronef, ainsi que la façon d'utiliser ce matériel/équipement.

Portée : Généralités
Nouveau matériel/équipement et procédures

5.1A Généralités

5.1A.1 Décrire des cas d'accidents/incidents mettant en cause l'exploitant aérien et d'autres exploitants.

5.1A.2 Énumérer les facteurs qui ont eu des incidences positives et négatives sur les chances de survie.

5.1A.3 Décrire de quelle façon une mauvaise coordination des tâches de l'équipage (PNT/PNC ou PNC/PNC) a pu provoquer des accidents/incidents d'aviation et préciser par quels moyens on peut améliorer cette coordination.

5.1A.4 Décrire les dangers qu'une communication inefficace peut entraîner pour la sécurité en vol.

5.1A.5 Décrire comment une mauvaise communication a pu contribuer à des accidents/incidents d'aviation et traiter des moyens pour rendre la communication le plus efficace possible ou trouver d'autre moyens de minimiser l'inefficacité des communications.

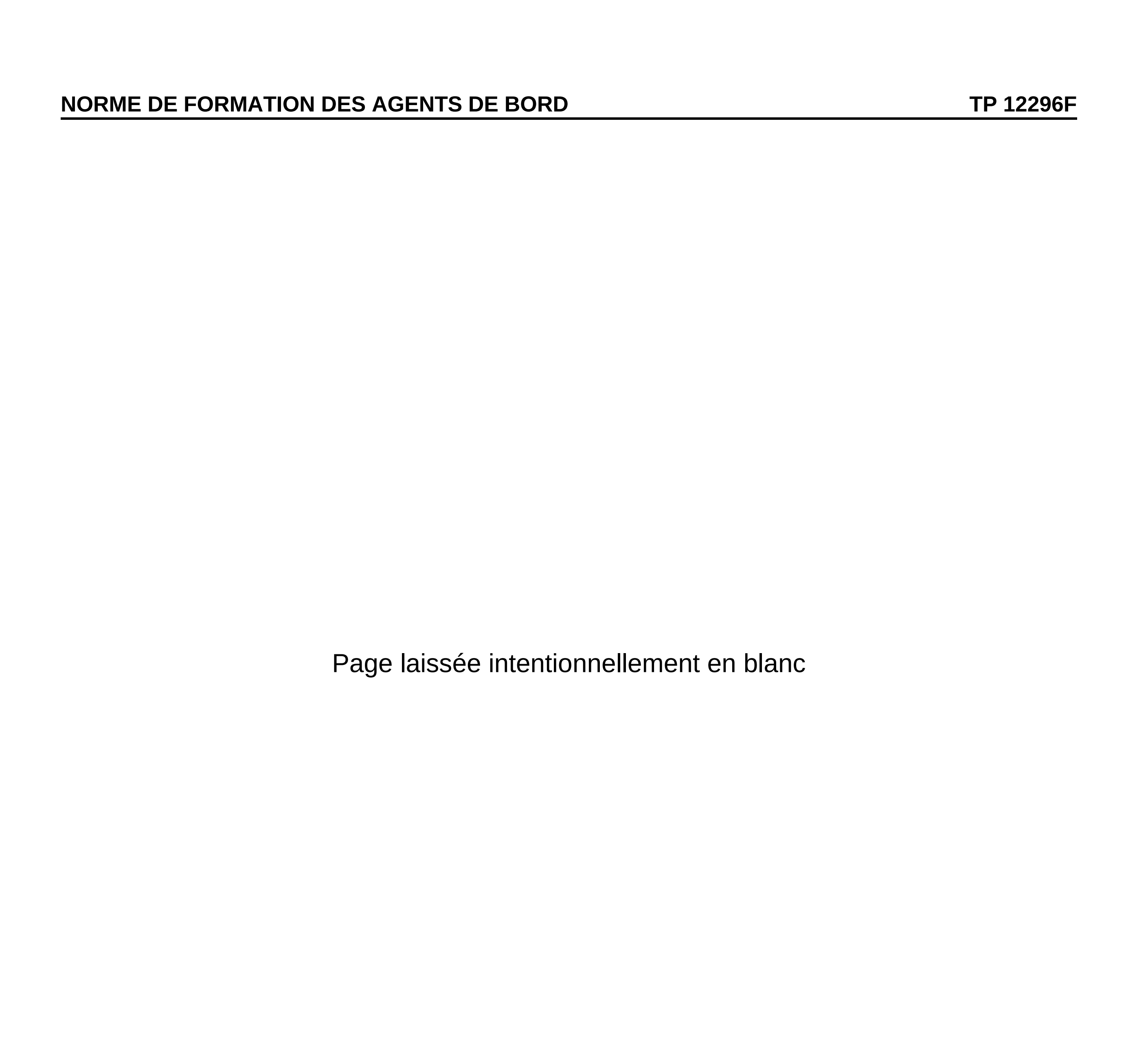
5.1A.6 Décrire des cas vécus d'incendies et préciser les leçons acquises en matière de sécurité dans de telles circonstances.

5.1A.7 Décrire les antécédents de l'exploitant en ce qui a trait aux accidents/incidents qui ont été suivis d'un débarquement rapide ou d'une évacuation des passagers.

5.1.B Nouveau matériel/équipement et procédures

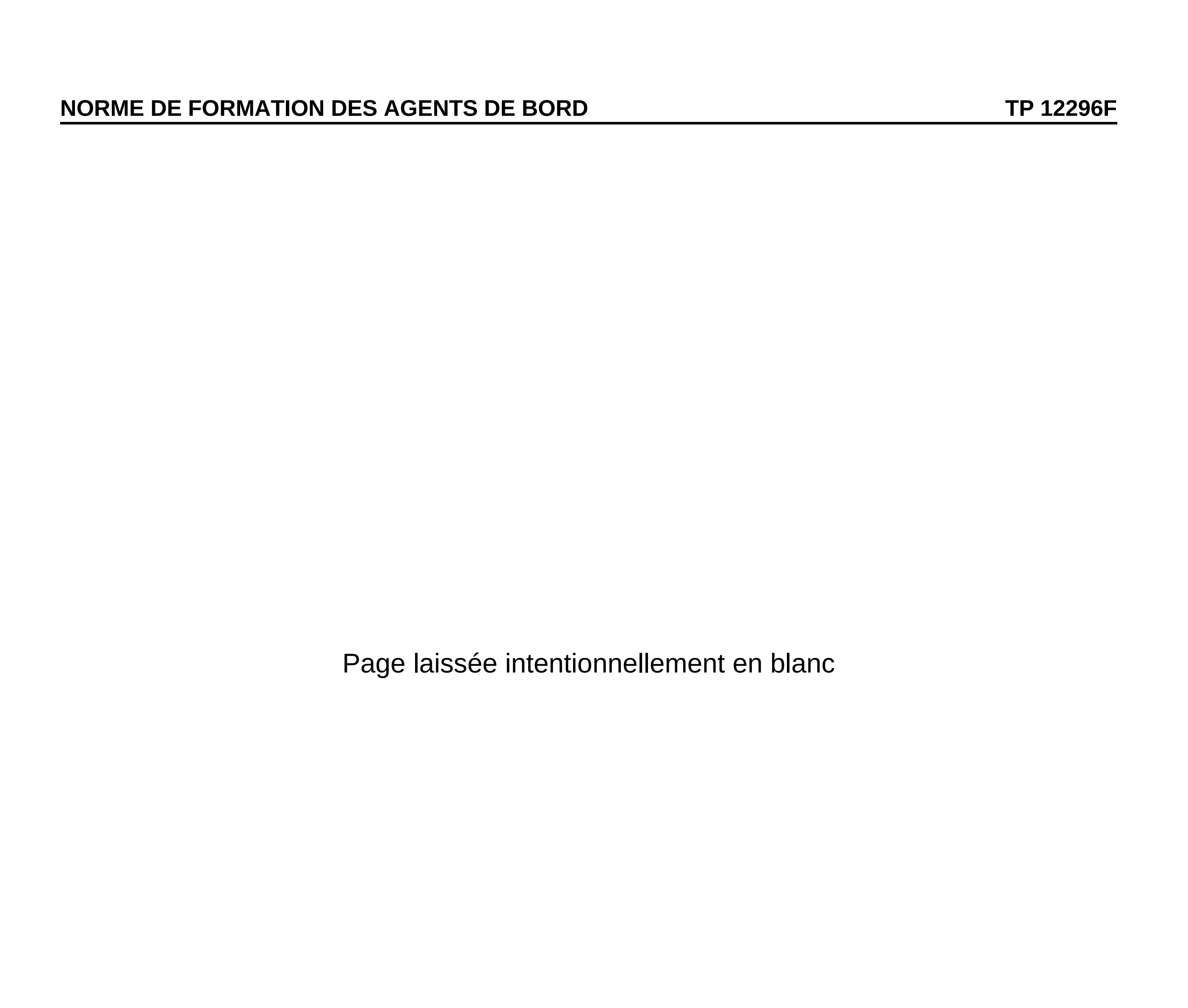
5.1B.1 Revoir les nouvelles procédures ajoutées au manuel des agents de bord depuis la dernière formation annuelle.

5.1B.2 Revoir l'emplacement et le mode de fonctionnement de tout nouveau matériel/équipement de sécurité ou équipement d'urgence installé à bord d'un aéronef de l'exploitant depuis la dernière formation annuelle.



Page laissée intentionnellement en blanc

ANNUELLE – PARTIE SIX
CARACTÉRISTIQUES DE L'AÉRONEF



Page laissée intentionnellement en blanc

6.1 OFFICES

Objectif de formation : Le stagiaire sera capable de nommer les divers éléments des offices et d'en décrire les procédures et le mode d'utilisation.

Portée : Généralités

6.1A Généralités

6.1A.1 Nommer les dangers que peuvent causer des déversements ou des fuites de liquide dans les offices et décrire les procédures prévues dans ces cas.

6.1A.2 Expliquer ce qu'on entend par « robinets d'arrêt de débit d'eau » dans les offices et préciser les responsabilités des membres d'équipage (PNC) en ce qui a trait à leur utilisation.

6.1A.3 Préciser les procédures que l'équipage (PNT/PNC) doit appliquer en cas de défectuosité électrique dans les offices.

6.1A.4 Décrire la localisation et configuration de l'office située au pont inférieur et indiquer ce qui suit :

a) les politiques et procédures relatives à l'office située sur le pont inférieur;

b) le nombre maximal admissible de personnes dans cette office;

c) les procédures de communication entre le personnel d'office du pont inférieur et les autres membres d'équipage (PNT/PNC);

d) les sorties/issues de secours des membres d'équipage affectés à l'office du pont inférieur.

6.1A.5 Préciser les procédures relatives à l'utilisation des ascenseurs *(par exemple monte-chariot et monte-plats)*, préciser quand et comment utiliser ces appareils, quelles en sont les caractéristiques de sécurité et quelles sont les solutions de rechange en cas de panne.

6.2 SYSTÈMES D'ÉCLAIRAGE

Objectif de formation : Le membre d'équipage sera capable de décrire les différents éléments des systèmes d'éclairage intérieur et extérieur.

Portée : Généralités

6.2A Généralités

6.2A.1 Décrire les éléments des systèmes d'éclairage d'urgence intérieur et extérieur, notamment les éléments fixes et les éléments portatifs.

6.2A.2 Préciser la durée des éléments des systèmes d'éclairage d'urgence.

6.2A.3 Préciser qui a la responsabilité de la mise en fonctionnement des systèmes d'éclairage en situations normale et d'urgence.

6.3 SYSTÈMES D’EAU POTABLE ET D’EAUX USÉES

Objectif de formation : Le membre d’équipage sera capable de décrire les procédures de ces systèmes.

Portée : Généralités

6.3A Généralités

6.3A.1 Expliquer le risque que des fuites importantes d’eau potable ou d’eaux usées peuvent entraîner pour la sécurité en vol.

6.3A.2 Décrire les responsabilités de l’équipage (PNC) quant au bon fonctionnement et au signalement de défectuosités des systèmes d’eau potable et d’eaux usées.

6.3A.3 Décrire le fonctionnement des robinets d’arrêt; préciser leur importance, leur emplacement, leur utilisation et la façon dont ils sont identifiés.

6.4 SYSTÈMES D'OXYGÈNE ET ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ ET D'URGENCE

Objectif de formation : Le membre d'équipage sera capable de reconnaître les éléments des systèmes fixes d'oxygène et de décrire comment utiliser ceux-ci efficacement en toutes circonstances; il sera également capable de décrire l'emplacement de chaque élément d'équipement de sécurité et d'urgence à bord de l'aéronef et d'en donner la liste de vérification d'état de fonctionnement pré-vol.

Portée : Système d'oxygène
Équipement de sécurité et d'urgence – Généralités

6.4A Système d'oxygène

6.4A.1 Décrire les éléments des systèmes d'oxygène de bord, notamment ceux du poste de pilotage et de la cabine.

6.4A.2 Expliquer à quel moment il faut utiliser les différents éléments des systèmes d'oxygène; décrire notamment la façon d'administrer l'oxygène à des fins thérapeutiques, en cas de décompression ou pour oxygène d'appoint.

6.4A.3 Indiquer l'emplacement des éléments des systèmes d'oxygène, notamment les masques d'oxygène et les masques de rechange.

6.4A.4 Indiquer la solution de rechange à l'ouverture des panneaux advenant une panne du système de sortie automatique des masques à oxygène.

6.4A.5 Décrire les procédures de communication prévues (PNT/PNC ou PNC/PNC) pour déclencher le fonctionnement des systèmes d'oxygène.

6.4B Équipement de sécurité et d'urgence – Généralités

6.4B.1 Décrire l'emplacement de chaque élément d'équipements de sécurité et d'urgence de bord, pour tous les types d'aéronefs de la flotte de l'exploitant.

6.4B.2 Réviser les articles de la liste de vérification pré-vol de manière à tenir compte de chaque élément du matériel/équipement de sécurité et d'urgence.

6.5 SYSTÈMES DE CHAUFFAGE ET DE VENTILATION

Objectif de formation : Le membre d'équipage (PNC) sera capable de décrire les éléments des systèmes de chauffage et de ventilation et de décrire correctement les procédures prévues pour l'utilisation et le fonctionnement de ces systèmes.

Portée : Généralités

6.5A Généralités

6.5A.1 Indiquer les différents emplacements des bouches de chauffage et d'extraction d'air qu'il est essentiel pour les membres d'équipage (PNC) de connaître.

6.5A.2 Décrire les procédures de communication et de coordination d'équipage (PNC/PNT ou PNC/PNC) qui s'appliquent à l'utilisation des systèmes de chauffage et de ventilation.

6.5A.3 Expliquer comment ces systèmes peuvent dans certains cas diffuser dans la cabine des fumées ou vapeurs incommodantes ou nocives *(par exemple condensation, vapeurs de glycol et fumée de résidus d'huile).*

6.6 SORTIES/ISSUES/HUBLOTS

Objectif de formation : Le membre d'équipage sera capable de décrire les caractéristiques des différents types de sorties et d'issues de secours du poste de pilotage et il devra être en mesure de les utiliser lorsque les circonstances le commandent.

Portée : Généralités
Utilisation en situation normale
Utilisation en situation anormale
Utilisation en situation d'urgence
Escalier intégré/escamotable

6.6A Généralités

6.6A.1 Décrire les précautions à prendre lors de l'utilisation des sorties/voies d'évacuation, y compris les risques éventuels *(par exemple déploiement accidentel des glissières d'évacuation gonflables, avec les risques de blessures qu'un déploiement par inadvertance comporte pour les membres d'équipage (PNC) et le personnel au sol, etc.).*

6.6A.2 Préciser l'autorisation d'exception relative à la liste d' équipements minimal de l'aéronef (MEL) qui peut être accordée à un exploitant advenant un défaut de fonctionnement d'une porte ou d'une glissière d'évacuation. Préciser les conditions pour lesquelles peut être accordée l'autorisation d'exception, de même que les procédures à suivre dans ce cas.

6.6B Utilisation en situation normale

6.6B.1 Décrire les procédures d'utilisation des sorties en situation normale, notamment l'armement/le désarmement et l'ouverture/la fermeture.

6.6B.2 Décrire les précautions à prendre lors de l'utilisation de ces sorties en situation normale.

6.6B.3 Décrire les procédures de communication et de coordination de l'équipage (PNC/PNT ou PNC/PNC) y compris les signaux ou code utilisés lors des manœuvres des portes de sortie en situation normale. Préciser qui est responsable de s'assurer que la communication est effectuée et expliquer l'importance d'une telle communication pour la sécurité du vol.

6.6C Utilisation en situation anormale

6.6C.1 Décrire les procédures d'utilisation d'une sortie en situation anormale, en précisant, qui a la responsabilité de la manoeuvre et quelles sont les procédures de communication et de coordination entre les équipages (PNC/PNT ou PNC/PNC).

6.6C.2 Préciser les précautions à prendre en cas d'utilisation des sorties en situation anormale.

6.6D Utilisation en situation d'urgence

6.6D.1 Décrire les procédures d'utilisation en situation d'urgence d'une sortie/issue.

6.6D.2 Préciser les précautions à prendre en cas d'utilisation de la sortie en situation d'urgence.

6.6D.3 Décrire les solutions de rechange qui permettent d'utiliser la sortie advenant un défaut de fonctionnement du mécanisme d'ouverture ou d'évacuation

6.6D.4 Préciser quels sont les indicateurs visuels qui témoignent du gonflage effectif de la glissière à garde-fou intégré ou de la glissière d'évacuation à flanc d'aile.

6.6E Escalier intégré/escamotable

6.6E.1 Décrire les procédures d'utilisation de l'escalier en situations normale, anormale et d'urgence. Préciser la responsabilité des membres d'équipage relativement à son utilisation.

6.6E.2 Décrire les précautions à prendre lors de l'utilisation de l'escalier.

6.6E.3 Décrire les procédures de communication et de coordination d'équipage (PNC/PNT ou PNC/PNC) qui s'appliquent lors de l'utilisation de l'escalier intégré.

6.7 CARACTÉRISTIQUES EXCLUSIVES

Objectif de formation :	Le membre d'équipage sera capable de préciser les caractéristiques particulières de chaque type d'aéronef ou encore les différences existant entre les caractéristiques de divers aéronefs de même type, en ce qui a trait notamment aux différents aménagements intérieurs ou à des modifications apportées par le constructeur, d'une série à l'autre d'un même type d'aéronef.
Portée :	Généralités

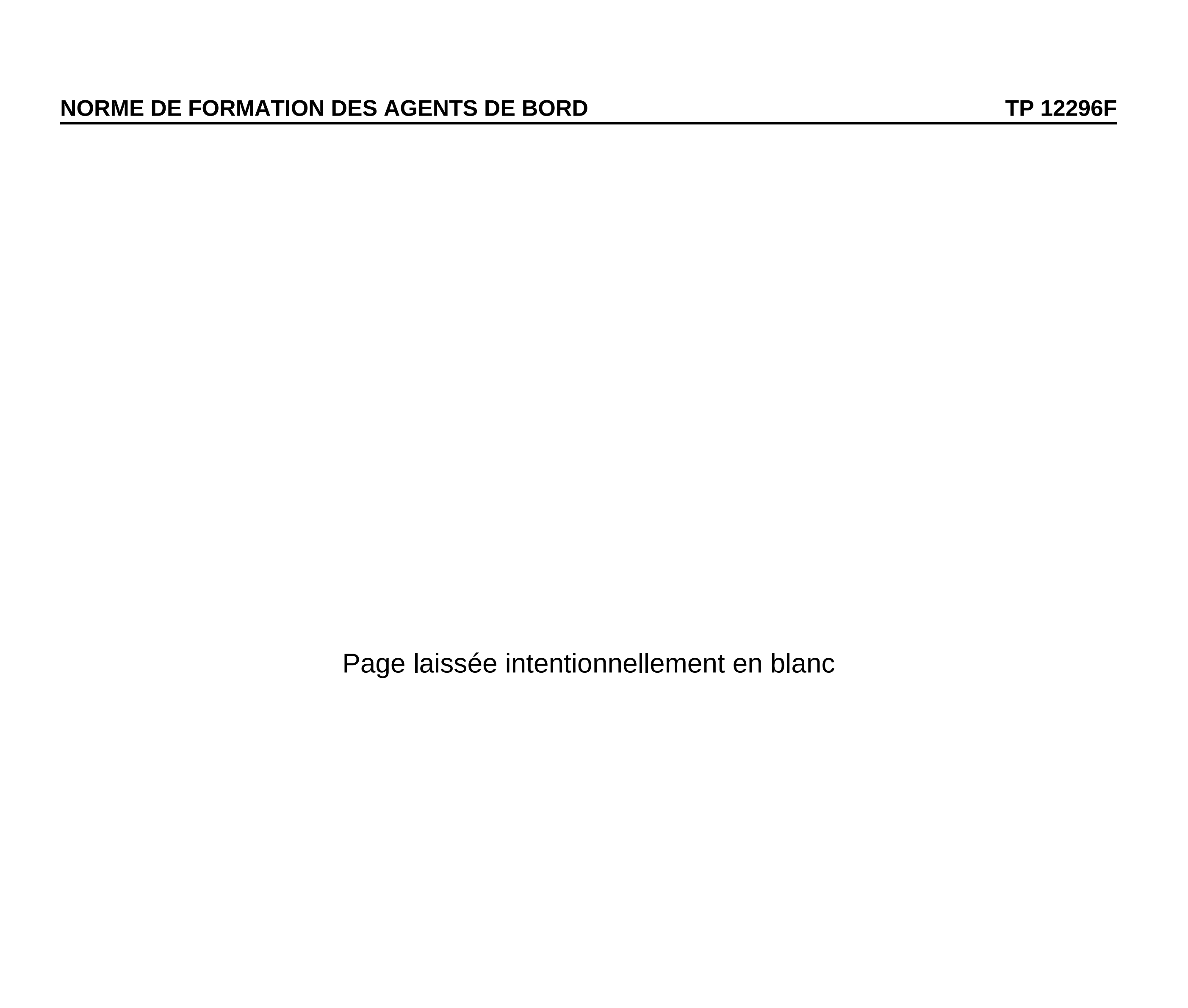
6.7A Généralités

6.7A.1 Décrire les caractéristiques, les procédures et le matériel/équipement particuliers à chaque type d'aéronef de l'exploitant aérien *(par exemple prises électriques, système de détection de fumée/d'incendie du compartiment de fret principal, fermoirs ou verrous des portes intérieures).*

6.7A.2 Indiquer chacune des différences ainsi que les effets de celles-ci sur les procédures d'exploitation normalisées de l'exploitant aérien; expliquer pourquoi une bonne connaissance de ces différences par les membres d'équipage est essentielle au maintien de la sécurité en vol.

6.7A.3 Décrire la fonction des disjoncteurs des panneaux électriques et préciser les procédures prévues en ce qui a trait aux disjoncteurs déclenchés, y compris le réarmement de ceux-ci et la communication à faire à l'équipage (PNT et PNC). Décrire également les dangers qu'un non-respect de ces procédures peut entraîner pour la sécurité en vol.

ANNUELLE – PARTIE SEPT
PRATIQUES



Page laissée intentionnellement en blanc

7.1 PRATIQUES DE MANOEUVRE DES SORTIES/ISSUES – POUR CHAQUE TYPE D'AÉRONEF

7.1.1 Matériel/Équipement à utiliser pour les pratiques

a) Chaque exercice doit être exécuté à bord de l'aéronef approprié ou d'un simulateur de cabine de type homologue, conformément de l'article 705.126 du *Règlement de l'aviation canadien.*

b) Aux fins de l'exercice, certaines sorties/issues peuvent être remplacées par un dispositif équivalent autorisé, traité à l'annexe A et autorisé par le programme de formation. Les sorties/issues normalement équipées d'une glissière d'évacuation doivent être effectivement munies d'une telle glissière ou d'un dispositif de simulation approprié, pour la pratique d'utilisation en situation d'urgence.

c) La manoeuvre des portes de sortie/issues de secours pleins pieds, normalement accomplie par les agents de bord, peut être exclue des pratiques prescrites au paragraphe suivant 7.1.2 sous réserve que cette manoeuvre soit rigoureusement la même en situation normale qu'en situation d'urgence.

7.1.2 Normes de performance

a) Chaque membre d'équipage doit faire fonctionner, en situation d'urgence, chaque type de porte de sortie/issue de secours, pleins pieds et dans chaque type d'appareil, si ces manœuvres n'ont pas été exécutées dans le contexte des pratiques de situation d'urgence prescrits en 7.2.3.Pour ce faire, le membre d'équipage doit :

   i. reconnaître le signal code manoeuvre d'ouverture ainsi que les conditions dans lesquelles la sortie doit être ouverte en mode d'urgence;

   ii. s'assurer que la sortie est bien réglée selon le mode d'ouverture prévu;

   iii. évaluer la situation à l'extérieur afin de déterminer si la sortie est utilisable *(absence d'obstacle ou d'incendie, assiette de l'aéronef);*

   iv. placer le dispositif d'évacuation;

   v. ouvrir la sortie en mode d'urgence;

   vi. immobiliser la sortie en position d'ouverture maximale;

   vii. tirer la ou les poignées de commande manuelle de gonflage puis vérifier le déploiement et le gonflage du dispositif (par exemple glissière d'évacuation/glissière à passerelle garde-fou intégrée;

   viii. prendre et maintenir la bonne position de protection (mains et corps);

   ix. repérer et activer la ou les poignées de dégagement *(par exemple poignée de dégagement de la glissière d'évacuation descente/dégagement de l'escalier ventral intégré, etc.).*

b) Chaque membre d'équipage doit manipuler chaque type de hublot/d'issue de secours et d'écoutille, sur chaque type d'aéronef, s'il n'a pas exécuté ces manœuvres lors des pratiques prévus en 7.2.3; pour ce faire, il doit :

   i. reconnaître le signal code d'ouverture ainsi que les conditions lors la sortie/issue de secours peut être ouverte en mode d'urgence;

   ii. évaluer les conditions à l'extérieur afin de déterminer si la sortie est utilisable *(absence d'obstacle ou d'incendie, assiette normale de l'aéronef)*;

   iii. ouvrir et ranger correctement le panneau d'issue de secours;

iv. décrire verbalement le bon endroit où placer le panneau après l'avoir enlevé, si la procédure de formation prévue à cette fin diffère de la procédure opérationnelle;

v. tirer la ou les poignées de commande manuelle de gonflage puis vérifier le déploiement et le gonflage du dispositif (par exemple glissière d'évacuation, glissière, d'évacuation à passerelle garde-fou intégrée);

vi. prendre et maintenir la bonne position de protection (mains et corps);

vii. sortir les sangles ou cordes d'évacuation;

viii. repérer la ou les poignées de dégagement *(par exemple poignée de dégagement de la glissière d'évacuation, de largage du cône de queue, etc.).*

7.1.3 Critères d'évaluation

a) La performance du stagiaire lors de la pratique sera observée, évaluée et fera l'objet d'un compte rendu d'évaluation et de critiques, en fonction des critères suivants :

i. reconnaissance des signaux codes puis prompte exécution des manœuvres;

ii. évaluation des conditions à l'extérieur afin de déterminer si la sortie est utilisable *(absence d'obstacle ou d'incendie, assiette de l'aéronef)*;

iii. manœuvrer correctement les mécanismes d'ouverture, en plaçant le corps et les mains de la manière prescrite;

iv. utiliser la terminologie d'usage et exécuter les procédures prévues;

v. placer correctement le dispositif d'évacuation;

vi. immobiliser la sortie en position d'ouverture maximale ou s'assurer du bon rangement prévu de la porte ou du panneau d'issue de secours ou de l'écoutille;

vii. tirer la ou les poignées de commande manuelle de gonflage puis vérifier le déploiement et le gonflage du dispositif *(par exemple glissière d'évacuation/à passerelle garde-fou intégrée)*;

viii. prendre et maintenir la bonne position de protection (mains et corps);

ix. repérer et bien identifier les sangles et les câbles d'évacuation

x. repérer et bien identifier la ou les poignées de dégagement (par exemple poignée de séparation de la glissière d'évacuation, de largage du cône de queue, d'ouverture de l'escalier ventral intégré);

xi. exécuter correctement les procédures prévues *(par exemple réglage à la bonne position des dossiers, des accoudoirs et des tablettes plateaux escamotables).*

7.2 PRATIQUES D'ÉVACUATION

7.2.1 Généralités

a) *Les évacuations constituent des situations d'urgence que les membres d'équipage doivent maîtriser et au cours desquelles ces derniers doivent mettre à profit leurs connaissances des procédures et toutes les ressources disponibles. Les habiletés et compétences nécessaires s'acquièrent et sont maintenues par la pratique.*

b) Il est entendu que pour des aéronefs dont l'équipage de cabine comprend plus d'une personne, l'évacuation des passagers doit normalement se faire par plusieurs sorties/issues, et avec l'aide de tout l'effectif de bord. a simulation d'une pratique d'évacuation à bord d'un aéronef comportant plus d'un membre d'équipage exigera par conséquent un scénario ou le concours de plusieurs personnes est nécessaire, dont le nombre reflète la situation réelle. Si les pratiques ont lieu à bord d'un simulateur de cabine, le nombre de membres d'équipage participant devra tenir compte de la configuration de ce simulateur.

c) Chaque participant doit occuper un poste d'agent de bord puis exécuter les tâches et procédures d'évacuation requises pour ce poste. Si le poste occupé pour la pratique correspond à un double siège d'agent de bord, un deuxième agent de bord devra y prendre place afin que la pratique reflète mieux la réalité.

7.2.2 Scénarios de simulation

a) *Toute pratique d'évacuation pratique en vue de la formation et de l'évaluation doit reproduire les conditions d'un vol réel. Outre les situations normales de ce vol, on y reproduit également les situations anormales et d'urgence possibles, avec les interactions que cela suppose entre les agents de bord (le cas échéant), les membres du personnel navigant technique et les passagers.*

b) Le scénario de simulation ne doit pas comporter trop de variables, afin d'éviter de confondre le membre d'équipage, mais il doit être complet, la valeur de la pratique étant reliée à son degré de réalisme. Ces variables doivent en outre survenir dans un ordre différent d'une pratique à l'autre; elles doivent porter sur les points suivants, sans s'y limiter :

i. sorties inutilisables;

ii. dispositifs pneumatiques qui ne se gonflent que partiellement ou dont le gonflage automatique fait totalement défaut;

iii. position (inclinaison) extrême de l'avion qui peut obliger à décider de renoncer à utiliser certaines sorties/issues et à diriger les passagers vers une autre sortie;

iv. conditions de mauvaise visibilité *(par exemple obscurité, fumée)*;

v. incapacité soudaine d'un membre d'équipage;

vi. sorties/issues qui deviennent inutilisables au cours de l'évacuation;

vii. passagers nécessitant une attention particulière *(par exemple personnes âgées ou personne atteinte d'une invalidité);*

viii. passagers en état de panique *(état d'excitation positif ou négatif, hystérique);*

ix. panneau mauvais fonctionnement des systèmes d'urgence de l'aéronef *(par exemple panne des systèmes d'éclairage, des signaux d'évacuation, du système de communication, etc.);*

x. décompression;

xi. utilisation de sorties nécessitant des « commandements » d'évacuation non standard *(par exemple glissière à passerelle garde-fou intégrée, cône de queue, escalier ventral intégré, etc.).*

7.2.3 Normes de performance – Évacuation au sol non préparée et pratique d'évacuation après un amerrissage non préparé

a) Chaque membre d'équipage doit exécuter au moins une pratique d'évacuation au sol et une pratique d'évacuation après amerrissage imprévu; ces pratiques doivent comprendre les procédures relatives à une sortie/issue donnée; la présente disposition présuppose que l'exploitant a prévu une quelconque méthode d'enregistrement et de suivi des pratiques effectuées par chaque membre d'équipage et que le déroulement de ces pratiques varie d'une année à l'autre.

b) Les membres d'équipage doivent exécuter ce qui suit :

i. s'asseoir dans un siège d'agent de bord et boucler sa ceinture ou son baudrier de sécurité;

ii. reconnaître les signes avant-coureurs d'une situation d'urgence et réagir en conséquence du scénario de simulation prévu;

iii. donner tous les commandements pertinents;

iv. reconnaître quand et comment commencer l'évacuation *(commandements, klaxon d'évacuation)*;

v. allumer l'éclairage d'urgence et actionner le klaxon d'évacuation;

vi. repérer et endosser le gilet de sauvetage et donner les commandements appropriés aux passagers;

vii. évaluer les conditions à l'intérieur et à l'extérieur afin de déterminer si la sortie/issue est utilisable et le restera pendant toute la durée de l'évacuation;

viii. préparer et ouvrir la sortie/issue de secours;

ix. immobiliser la sortie en position d'ouverture maximale ou ranger correctement le panneau de l'issue de secours;

x. tirer la ou les poignées de commande manuelle de gonflage puis vérifier le déploiement et le gonflage de la glissière d'évacuation/à passerelle garde-fou intégrée, ou à flanc d'aile;

xi. repérer les sangles ou cordes d'évacuation;

xii. prendre la position de protection appropriée;

xiii. initier l'évacuation des passagers;

xiv. exécuter les vérifications finales de la cabine et du poste de pilotage puis emporter le matériel/équipement d'urgence nécessaire;

xv. sortir correctement de l'aéronef ou du simulateur;

xvi. repérer la ou les poignées de dégagement *(par exemple poignée de dégagement de la glissière d'évacuation, d'ouverture de l'escalier ventral intégré, du largage du cône de queue);*

xvii. démontrer les procédures post-évacuation.

7.2.4 Critères d'évaluation

a) La performance du membre d'équipage lors de la pratique sera observée, notée et fera l'objet d'un compte rendu d'évaluation et de critiques, en fonction des critères suivants :

i. faire fonctionner correctement le mécanisme du siège, ainsi que la ceinture et le baudrier de sécurité et prendre la position de protection appropriée, en tenant compte de l'orientation et de l'emplacement du siège;

ii. réagir adéquatement et en temps opportun aux situations d'urgence;

iv. faire fonctionner l'éclairage d'urgence et le klaxon d'évacuation;

v. choisir la sortie/issue appropriée au scénario d'évacuation et au type d'aéronef;

vi. évaluer les conditions à l'intérieur et à l'extérieur afin de déterminer si la sortie/issue est utilisable et le restera pendant toute l'évacuation *(absence d'obstacle ou d'incendie, position de l'avion, débit de sortie acceptable des passagers, état des glissières, etc.)*;

vii. préparer puis ouvrir correctement la porte ou l'issue de secours;

viii. immobiliser la porte/issue en position d'ouverture maximale ou ranger correctement le panneau de l'issue de secours;

ix. tirer la ou les poignées de commande manuelle de gonflage puis vérifier le déploiement et le gonflage de la glissière d'évacuation/à passerelle garde-fou intégrée, ou à flanc d'aile;

x. repérer et sortir les sangles ou cordes d'évacuation;

xi. prendre et maintenir la bonne position de protection (mains et corps);

xii. utiliser efficacement les services des passagers valides désignés pour aider à l'évacuation des passagers nécessitant une attention particulière *(par exemple poster les passagers valides désignés à l'extérieur de l'aéronef pour qu'ils voient à ce que les autres passagers s'en éloignent si l'appareil est au sol ou qu'ils prennent place dans les radeaux pneumatiques en cas d'amerrissage ou assurer le contrôle de la foule)*;

xiii. faire une vérification finale attentive de la cabine, enlever le matériel/équipement et emporter les fournitures supplémentaires requises, en fonction du type de scénario et selon les procédures prévues par l'exploitant;

xiv. repérer et activer la ou les poignées de dégagement *(par exemple poignée de séparation du glissière d'évacuation, de largage du cône de queue);*

xv. appliquer adéquatement les procédures prévues, en tenant compte du scénario;

xvi. appliquer adéquatement les procédures post-évacuation;

xvii. évaluer les conséquences des erreurs.

7.2.5 Normes de performance – Pratique d'évacuation préparée

a) Chaque membre d'équipage doit participer à ce titre, à au moins une pratique d'évacuation au sol, avec temps de préparation; pour ce faire, il doit exécuter ce qui est décrit en c) ci-après, ou encore

b) Chaque membre d'équipage doit participer ce titre ou à titre de passager, à au moins une pratique d'évacuation au sol, avec temps de préparation; cela présuppose que l'exploitant a prévu un mode d'enregistrement et de suivi du travail exécuté par le membre d'équipage ou le passager, rôles joués en alternance d'une année à l'autre. Le stagiaire/membre d'équipage doit se conformer aux dispositions prévues en c) ci- dessous.

c) Chaque stagiaire doit participer, à titre de membre d'équipage, à une pratique d'évacuation d'amerrissage, une année sur trois, lors de la formation périodique annuelle; il doit alors exécuter ce qui suit :

i. reconnaître le signal code d'urgence en vol dans le message transmis par le poste de pilotage et réagir en conséquence, selon les procédures;

ii. faire une préparation revue mentale, se préparer puis préparer les passagers et la cabine conformément aux procédures et au scénario;

iii. choisir les passagers valides pour aider à l'évacuation puis donner des instructions pour qu'ils soient en mesure d'apporter l'aide nécessaire *(par exemple ouvrir des sorties/issues de secours où aucun membre d'équipage n'est posté, contrôler la foule, sortir et lancer les radeaux, surveiller de près les passagers nécessitant une attention particulière, prêter main forte à l'équipage à l'extérieur de l'aéronef et en éloigner les passagers ou aider ceux-ci à prendre place dans les radeaux pneumatiques, le cas échéant)*;

iv. savoir reconnaître le signal code de prise de position de protection d'urgence, ainsi que les signaux codes d'évacuation et réagir en conséquence;

v. allumer l'éclairage d'urgence et faire fonctionner le klaxon d'évacuation;

vi. préparer puis faire fonctionner les/issues sorties;

vii. évacuer les passagers;

viii. exécuter les dernières vérifications de cabine, des toilettes et de poste de pilotage, emporter le matériel/équipement d'urgence nécessaire puis évacuer l'aéronef ou le simulateur;

ix. évacuer l'aéronef ou le simulateur cabine.

Nota : *Une pratique d'atterrissage forcé préparée destinée à l'équipage peut être réalisée de façon à se terminer par un débarquement rapide plutôt que par une évacuation. Cette option ne peut être retenue que s'il y a plus d'une pratique d'atterrissage forcé préparée destinée à l'équipage. Les critères de rendement du composant de préparation de la cabine des exigences de la pratique ne doivent pas être modifiés, et le ou les stagiaires doivent débarquer de l'aéronef ou du simulateur et démontrer les procédures post-débarquement, le cas échéant.*

La pratique d'évacuation lors d'un amerrissage préparé peut être exécuté conjointement à la pratique avec radeau de sauvetage, comme il est prévu en 7.3.

7.2.6 Critères d'évaluation

a) La performance du membre d'équipage lors de la pratique sera observée, notée et fera l'objet d'un compte rendu d'évaluation et de critiques, en fonction des dispositions de l'alinéa 7.2.4 et des critères suivants :

i. appliquer correctement les procédures de préparation à un atterrissage d'urgence;

ii. connaître et réagir de la bonne façon face au comportement des passagers;

iii. réception des communication;

iv. précision des instructions données aux passagers valides désignés pour aider à l'évacuation;

v. lors du débreffage, il faudra décrire sommairement à tous les participants les procédures à appliquer et les tâches à exécuter après une évacuation, en fonction du scénario choisi *(responsabilités en ce qui a trait aux dispositifs de flottaison, récupération du matériel/équipement, déplacement des passagers vers un endroit sûr, protection des passagers contre les éléments, premiers soins, etc.).*

7.3 PRATIQUE AVEC RADEAU

7.3.1 Matériel/équipement à utiliser pour la pratique (au sol ou en piscine)

a) Tout le matériel/équipement de survie utilisé lors de la pratique avec radeau doit être identique à celui placé à bord de chaque type d'aéronefs de l'exploitant, en ce qui a trait au poids, aux dimensions, à l'apparence, aux caractéristiques différentes techniques et au mode d'utilisation.

b) On peut se servir de substituts pour les radeaux, sous réserve qu'ils n'aient pas de différences marquées en ce qui a trait au poids, aux dimensions, à l'apparence, aux caractéristiques techniques et au mode d'utilisation, en les différences outre, éventuelles devront faire l'objet d'instructions particulières à l'intention des agents de bord.

7.3.2 Normes de performance

a) Chaque membre d'équipage doit participer à une pratique avec radeau pneumatique, une fois tous les trois ans lors de la formation annuelle; pour ce faire, il doit exécuter ce qui suit :

   i. repérer et sortir le radeau du compartiment de rangement et expérimenter la difficulté qu'il y a à manœuvrer le lourd paquet du radeau replié, dans un espace restreint qui équivaut à une allée de cabine passagers;

   ii. observer toutes les caractéristiques d'un radeau bien gonflé;

   iii. prendre place à bord du radeau et aider les passagers à y monter;

   iv. repérer le filin de gonflage;

   v. repérer le mécanisme dégagement du radeau et décrire verbalement de quelle façon le larguer de l'aéronef;

   vi. examiner la trousse de survie du radeau puis revoir la manière d'en utiliser tous les éléments.

b) Chaque stagiaire doit participer, à titre de membre d'équipage ou de passager, aux activités suivantes :

   i. lancer et gonfler puis détacher le(s) radeau(x) lors d'une pratique réel ou assistera ces manœuvres par visionnent de cassettes vidéo;

   ii. redresser un radeau renversé (le cas échéant) ou assister à cette manoeuvre en visionnant un vidéo;

   iii. gérer correctement l'utilisation du radeau *(voir à la bonne répartition des passagers et au déploiement de l'ancre flottante);*

   iv. monter le cône ou toile (toit) de protection contre les intempéries;

   v. attribuer les différentes tâches aux passagers;

   vi. discuter des risques que comporte le déplacement d'un radeau plié dans l'espace restreint de la cabine et jusqu'à la sortie *(gonflage involontaire et panique subséquente chez les passagers)*;

   vii. revoir l'utilisation des éléments des trousses de survie, ainsi que le matériel d'entretien du radeau pneumatique, afin d'améliorer les chances de survie en mer.

7.4 PRATIQUE AVEC GILET DE SAUVETAGE

7.4.1 Matériel/équipement à utiliser pour la pratique

a) Les gilets de sauvetage utilisés lors de cette pratique doivent être identiques à ceux qu'on retrouve majoritairement à bord des aéronefs de l'exploitant.

7.4.2 Normes de performance

a) Chaque membre d'équipage doit exécuter ce qui suit :

   i. observer l'enlèvement du gilet de sauvetage de son sac ou pochette;

   ii. endosser le gilet de sauvetage;

   iii. repérer et revoir l'opération des tirettes de gonflage automatique puis les tirer pour gonfler le gilet;

   iv. s'exercer à dégonfler le gilet de sauvetage;

   v. repérer l'interrupteur du feu de position puis revoir le mécanisme de fonctionnement;

   vi. repérer le sifflet.

b) Observer la façon de mettre un gilet de sauvetage à un enfant.

c) Revoir toute différence de conception ou d'utilisation des différents modèles de gilet de sauvetage placés à bord des aéronefs de la flotte de l'exploitant.

7.5 PRATIQUE AVEC GLISSIÈRE D'ÉVACUATION

7.5.1 Matériel/équipement à utiliser pour la pratique

a) La glissière d'évacuation servant à la pratique doit être du même type que celle qui équipe les aéronefs de l'exploitant, plus particulièrement en ce qui a trait aux caractéristiques suivantes :

i. du type gonflable, à deux voies;

ii. de type à glissière et à passerelle garde-fou gonflables combinés;

iii. glissière, portes/issues de secours du pont supérieur de B-747;

iv. glissières gonflables à une seule voie;

v. glissières non gonflables.

7.5.2 Normes de performance

a) Chaque membre d'équipage doit exécuter une pratique avec glissière d'évacuation gonflable, pour ce faire, il doit :

i. Glissière d'évacuation gonflable

1. descendre dans une glissière d'évacuation gonflable appartenant à chacun des types susmentionnés; ou

2. descendre dans une glissière d'évacuation gonflable appartenant à un seul des types susmentionnés, puis, en ce qui a trait aux autres types de glissière, visionner un enregistrement vidéo qui fait la démonstration de la mise en oeuvre et du gonflage de la glissière, glissière à passerelle garde-fou intégrée; cette démonstration doit avoir été enregistrée de l'intérieur et de l'extérieur; elle doit reproduire le son caractéristique du gonflage et la manoeuvre de largage/dégagement ainsi que les autres procédures d'utilisation (aire de trafic); ou encore

3. pour chaque type de glissière, visionner un enregistrement vidéo qui fait la démonstration de la mise en oeuvre et du gonflage de la glissière, glissière à passerelle garde-fou intégrée; cette démonstration doit avoir été enregistrée de l'intérieur et de l'intérieur; elle doit reproduire le son caractéristique du gonflage et la manoeuvre de largage/dégagement ainsi que les autres procédures d'utilisation (aire de trafic).

ii. Glissière d'évacuation non gonflable

1. Dans les cas où la glissière d'évacuation n'est pas fixée à la porte, chaque membre d'équipage doit sortir la ou les glissières de leur position/espaces de rangement et en fixer les attaches aux anneaux en D du cadre de la porte.

7.6 PRATIQUES DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE

7.6.1 Généralités

a) Les scénarios de lutte contre l'incendie doivent donner à chaque membre d'équipage l'occasion de démontrer qu'il sait allier ses connaissances des procédures à ses compétences pratiques. Le membre d'équipage qui réagit promptement et avec succès à différentes situations d'incendie aura ainsi confiance en ses davantage capacités, advenant un incendie réel en vol.

7.6.2 Scénarios de simulation

a) Les pratiques de lutte contre l'incendie peuvent porter sur des feux de classes A, B, et C, qui surviennent dans les endroits suivants :

i. cabine *(sous un siège, dans un casier de rangement supérieur, dans une armoire);*

ii. office *(contenant à déchets, panneau électrique supérieur, four);*

iii. espaces restreints *(compartiment à déchets, toilettes);*

iv. espaces inaccessibles *(derrière des panneaux ou cloisons).*

7.6.3 Matériel/équipement à utiliser pour la pratique

a) Les matériaux enflammés aux fins des scénarios de pratiques de lutte contre l'incendie doivent être identiques à ceux qu'on retrouve dans les aéronefs de l'exploitant *(qu'il s'agisse des sièges, du matériel/équipement d'office, des panneaux, des contenants de déchets, etc.).*

b) Le matériel/équipement de lutte contre l'incendie et les ferrures de fixation de ce matériel/équipement doivent être identiques à ce qu'on retrouve dans les aéronefs de l'exploitant, plus particulièrement quant au poids, aux dimensions, aux types, aux commandes et au mode d'emploi. Les extincteurs portatifs manuels doivent être remplis d'un agent d'extinction compatible avec le type d'incendie susceptible de se produire à un endroit donné, ou encore avec un produit sans danger pour l'environnement. Les appareils respiratoires à bouteille d'oxygène et masque anti-fumé ou cagoules couvrant entièrement le visage, doivent être bien remplis d'oxygène. Les appareils respiratoires autonomes peuvent être remplacés par une cagoule antifumée d'exercice non fonctionnelle.

7.6.4 Normes de performance – Pratique lutte contre l'incendie dans la cabine

a) Chaque membre d'équipage doit participer, à titre de membre d'équipage ou de passager, à une pratique de lutte contre l'incendie dans la cabine (ou simulateur); les participants à la pratique doivent comporter au moins un membre d'équipage et un ou des passager(s); pour ce faire, il doit :

i. détecter toute situation pouvant dégénérer en incendie *(par exemple par déclenchement d'un détecteur de fumée ou par la présence de vapeurs ou d'odeurs particulières);*

ii. repérer la source de l'incendie naissant;

iii. appliquer les procédures de communication/coordination (PNC/PNT ou PNC/PNC);

iv. choisir puis prendre l'extincteur approprié le plus proche et d'autre matériel/équipement de lutte contre l'incendie;

v. assurer le contrôle des passagers;

vi. s'assurer que l'incendie ne se rallume pas et appliquer les procédures de suivi après incendie.

7.6.5 Critères d'évaluation

a) La performance du membre d'équipage lors de la pratique fera l'objet d'un compte rendu d'évaluation et de critiques, en fonction des critères suivants :

i. reconnaître ou repérer la situation problème;

ii. repérer l'emplacement exact du foyer d'incendie *(repérer au toucher les surfaces chaudes ou utiliser la hache à incendie au besoin);*

iii. appliquer efficacement les procédures de communication/coordination (PNT/PNC ou PNC/PNC) pendant toute la durée de la pratique *(prévenir les autres membres d'équipage de la situation, établir et maintenir la communication avec le poste de pilotage, fournir au pilote commandant de bord des renseignements clairs et précis et fournir de l'aide et des conseils aux passagers)*;

iv. réagir en temps opportun;

v. utiliser adéquatement le matériel/équipement de lutte contre l'incendie, en tenant compte du type et de l'emplacement de l'incendie en tenant l'extincteur dans la bonne position de fonctionnement et en orientant la buse de l'extincteur de manière à maximiser l'effet de l'agent extincteur;

vi. prendre toute autre mesure qui s'impose;

vii. analyser les conséquences des erreurs.

7.6.6 Matériel/équipement à utiliser pour la pratique

a) Chaque membre d'équipage doit démontrer qu'il est capable d'utiliser le matériel/équipement de lutte contre l'incendie dont l'utilisation n'est pas prévue en 7.6.3; pour ce faire, il doit :

i. retirer l'appareil respiratoire (Masque anti-fumée ou cagoule) de son rangement, le mettre et en déclencher le fonctionnement puis s'exercer aux communications;

ii. enlever chaque type d'extincteur de son rangement puis l'utiliser (à vide) en le munissant de tous ses accessoires *(tuyau souple, rallonge (lance), etc.)*;

iii. appliquer les procédures de lutte contre l'incendie, y compris celles qui prévoient l'intervention d'un ou de plusieurs membres d'équipage ou d'un/des passager(s).

7.6.7 Exercice pratique de lutte contre des incendies de classe B dans le compartiment cargo du pont principal

a) Critères d'équipement

i. Le poids, les dimensions, les commandes, les types et le fonctionnement de l'équipement de lutte contre les incendies et des supports utilisés pour les dispositifs d'arrimage doivent être identiques à ceux qui sont montés dans l'appareil. (Le matériel respiratoire portable autonome peut être remplacé par une cagoule anti-fumée non fonctionnelle pour la formation.)

b) Critères de rendement

i. Chaque stagiaire doit exécuter les exercices suivants :

1. enfiler les vêtements et l'équipement protecteurs dans le bon ordre et, tout en les enfilant;
2. mettre, faire fonctionner le matériel respiratoire ou en simuler le fonctionnement;
3. choisir et sortir de son lieu de rangement le matériel d'extinction approprié;
4. fixer la rallonge de décharge de l'extincteur;
5. défaire et remettre en place le raccord du filet de retenu du fret.

Les exercices suivants peuvent être jumelés à d'autres exercices pratiques de lutte contre les incendies.

ii. Chaque stagiaire doit participer à au moins un exercice pratique qui démontre sa capacité à remplir efficacement les fonctions et responsabilités d'agent de bord pendant un incendie en vol d'un compartiment cargo de classe B. Chaque exercice pratique doit comprendre les procédures suivantes :

1. reconnaître qu'il y a un incendie potentiel (p. ex. signal du détecteur de fumée, vapeurs inhabituelles, appel du poste de pilotage);
2. appliquer les procédures de communication et de coordination entre les poste de pilotage et le personnel de cabine;
3. informer, aider et rassurer les passagers;
4. contrôler l'incendie dans le compartiment/surveiller en cas de rallumage;
5. exécuter les procédures de suivi après l'incendie.

c) Critères d'évaluation

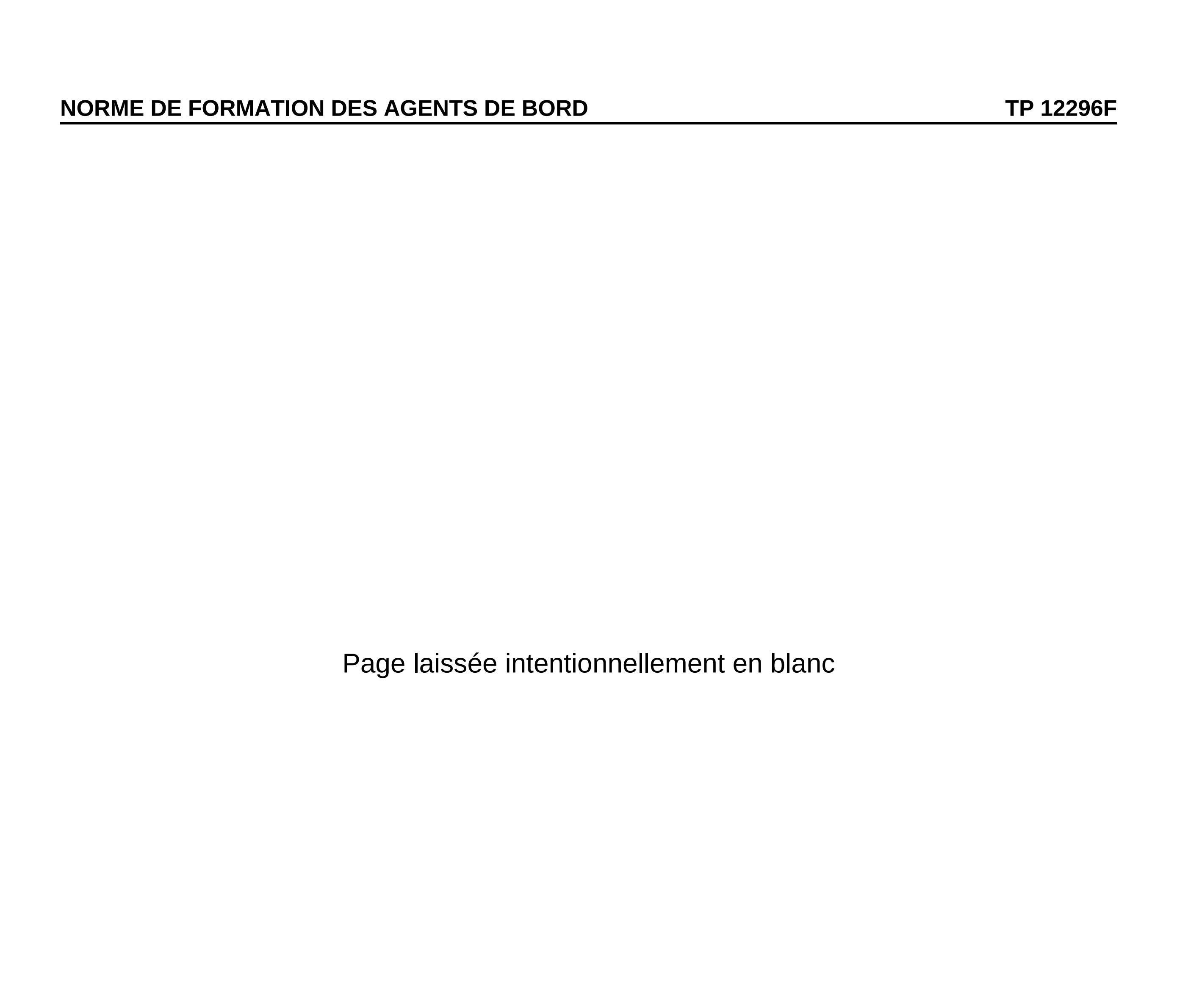
i. Le comportement du stagiaire fera l'objet d'observations et d'un compte rendu en fonction :

1. de la reconnaissance ou de l'identification du problème;
2. de l'efficacité de ses procédures de communication et de coordination pendant tout l'exercice pratique (p. ex. aviser l'équipage de conduite de la situation, établir et maintenir la communication avec le poste de pilotage, fournir des renseignements clairs et concis au pilote commandant de bord, informer et aider les passagers, etc.);
3. de ses réactions en temps opportun;
4. du bon usage du matériel de lutte contre les incendies et des procédures propres au type de système de protection en place;
5. de la prise d'autres mesures selon les besoins;
6. de la ou des conséquences de ses erreurs (en matière de sécurité).

7.6.8 Extinction d'un incendie réel à l'aide d'un extincteur manuel

a) Chaque membre d'équipage doit démontrer qu'il sait utiliser correctement un extincteur manuel, en éteignant un feu réel, alors qu'il porte un appareil respiratoire; cette pratique doit avoir lieu une fois tous les trois ans, lors de la formation annuelle périodique.

ANNEXE A – SORTIES/ISSUES D’AÉRONEFS PRÉSENTANT DES CARACTÉRISTIQUES ÉQUIVALENTES



Page laissée intentionnellement en blanc

ANNEXE A — SORTIES/ISSUES D'AÉRONEFS PRESENTANT DES CARACTÉRISTIQUES ÉQUIVALENTES

Voici la liste des avions de transport commerciaux dont les sorties/issues ont fait l'objet d'une analyse vue d'une éventuelle classification en fonction de caractéristiques et de modes de fonctionnement communs. (Sorties/Issues (alternatives) équivalentes compatibles.)

Catégorie : avions à réaction

B727-100/200	DC-10-30	A310	BAE-146	Falcon 900
B737-200/300/400/500	L1011-1/500	A320	F-28	Challenger 601
B737-COMBI		A340	DC-9	Canadair RJ (CL65)
B747-100/200/400				
B757-200				
B767-200/300				

Catégorie : avions à hélice (turbopropulseurs ou moteurs à pistons)

ATR-42	EMB-120	DHC-7/8-100/8-300	SD-360/30
Gulfstream 159	CV-580 /440 /640	HS-748	DC-3
F-27	SAAB 340B		DC-4

Les aéronefs suivants ne sont pas actuellement exploités au Canada; ils peuvent cependant être intégrés aux classifications existantes à l'occasion d'éventuelles révisions.

F-100	A319/321/330	B777	MD11/12/80/83/88/90	ATR72

Le tableau des pages suivantes présente des classifications des sorties/issues en function :

a) des catégories de sorties;

b) de la conception et des caractéristiques des mécanismes d'ouverture/fermeture (fonctionnement normal/d'urgence);

c) des mécanismes et manœuvres d'armement/désarmement;

d) de la conception et du fonctionnement des poignées/leviers de commande;

e) de caractéristiques optionnelles particulières;

f) de la force physique nécessaire à la manoeuvre (le cas échéant).

Afin de garder la cohérence dans l'application de l'identification des sorties/issues de secours, les codes d'identifications L pour left (gauche) et R pour right (droit) n'ont pas été traduites. Lorsque vous verrez la lettre L dans le texte qui suit, elle équivaut au côté **gauche** de l'appareil et la lettre R équivaut au côté **droit.**

Ce tableau présente les types et les séries de modèles d'aéronefs, les sorties/issues spécifiques et, s'il y a lieu, les solutions de rechange équivalentes qui peuvent remplacer tous les exercices requis pour l'utilisation des sorties ou issues dans un aéronef ou dans un dispositif d'entraînement approuvé.

Dans certains cas, l'utilisation d'une sortie/issue d'aéronef en **mode urgence** peut, soit provoquer le déploiement et le gonflage automatiques de la glissière/ou de la glissière à passerelle garde-fou intégrée ou causer des dommages éventuels à l'aéronef; soit entraîner des travaux de maintenance nécessités par sa conception si elle est utilisée plus d'une fois. Dans ces cas, des présentations vidéo approuvés démontrant l'utilisation du mode urgence peuvent constituer des solutions de rechange acceptables selon les « exigences supplémentaires ». L'utilisation d'une présentation vidéo approuvée dans ces circonstances **n'exclut pas** l'exigence d'exécuter l'exercice pratique pour l'utilisation des sorties/issues d'aéronefs en situation normale dans l'aéronef ou dans un dispositif d'entraînement approuvé.

Normalement, les exigences énumérées sous la colonne « Exigences supplémentaires » sont considérées lorsqu'une option précisée dans les colonnes « Type d'aéronef » et « Sorties/issues de classification équivalente » est utilisée dans l'exécution d'un exercice pour l'utilisation des sorties/issues d'aéronefs ou, au besoin, lorsqu'elles sont requises en plus de l'exécution des exercices.

« S/O » signifie qu'un groupement équivalent n'est pas reconnu. Les exercices pour l'utilisation des sorties/issues d'aéronefs doivent être menés dans un dispositif d'entraînement approuvé ou dans un aéronef.

Les estimations de la force physique nécessaire à la manoeuvre des différentes portes de sortie sont fondées sur les chiffres fournis par le fabricant dans un aéronef présentant une position relativement normale.

Les références (RÉF) contenues dans le tableau renvoient au numéro de page pour les données de justification de base qui suivent le présent tableau. Les profils des sorties/issues ne sont fournies qu'à titre d'information et ne constituent pas une partie de cette norme.

RÉF.	TYPE D'AÉRONEF	SORTIES/ ISSUES	TYPE D'AÉRONEF/ ÉQUIVALENT	SORTIES/ISSUES DE CLASSIFICATION ÉQUIVALENTE	RÉF.	EXIGENCES SUPPLÉMENTAIRES
Pg. 12	B-727-100/200	Portes d'entrée AVANT Portes de service/AVANT	B-737-200/300/400/500 /COMBI	Porte d'entrée AVANT/ARR. Porte de service AVANT/ARR. Porte d'entrée AVANT Porte de service AVANT/ARR.	Pg. 14	Glissière à mécanisme de résistance à la force de type équivalent approuvé pour fonctionnement de la porte en mode URGENCE.
		Escalier ventral	B-727-200	Escalier ventral	Pg.12	Présentation vidéo approuvé démontrant le fonctionnement de l'escalier ventral intégré du B727-100. Le mode URGENCE peut remplacer SEULEMENT l'exercice pratique d'évacuation en situation d'urgence.
		Hublot/issues de secours au dessus des ailes	B-737-200/300/400/500 /COMBI B-727-200	Hublot/issue de secours au dessus des ailes	Pg. 14 Pg. 12	Le cas échéant, un couvercle amovible approuvé doit être en place et doit pouvoir s'ouvrir aisément dans le type 100.
	B-727-200	Portes de service ARRIÈRE	S/O	S/O		S/O
Pg. 14	B-737-200/300/400/500 B-737-200/300 /COMBI	Portes d'entrée AVANT/ARR. Portes de service AVANT/ARR. Hublots/issues de secours au dessus des ailes	B-727-100 B-727-200 B-727-100/200 B-767-200/300	Porte d'entrée AVANT Porte de service CENTRALE (MID SERVICE) Porte d'entrée/de service AVANT Hublot/issues de secours au dessus des ailes	Pg. 12 Pg. 16	Glissière à mécanisme de résistance à la force de type équivalent approuvé pour fonctionnement de la porte en mode URGENCE. B-727-100/B-767-100 couvercle enlevé.
Pg. 14	B-737-COMBI	Porte d'entrée AVANT Porte de service AVANT/ARR.	B-737-200/300/400/500 B-727-100 B-727-200	Portes d'entrée AVANT/ARR. Portes de service AVANT/ARR. Porte d'entrée AVANT Porte de service CENTRALE. (MID SVCE) Porte d'entrée/de service AVANT	Pg. 14 Pg. 12	Glissière à mécanisme de résistance à la force de type équivalent approuvé pour fonctionnement de la porte en mode URGNCE
	B-737-COMBI	Porte d'entrée ARR. (ESCALIER INTÉGRÉ)	S/O	S/O		S/O

RÉF.	TYPE D'AÉRONEF	SORTIES/ ISSUES	TYPE D'AÉRONEF/ ÉQUIVALENT	SORTIES/ISSUES DE CLASSIFICATION ÉQUIVALENTE	RÉF.	EXIGENCES SUPPLÉMENTAIRES
Pg. 17	B-747-100/200/400	Portes d'entrées PONT PINCIPAL	S/O	S/O		Présentation vidéo approuvé démontrant : gonflage manuel de – glissière/radeau, glissière à passerelle garde-fou d'évacuation (le cas échéant); portes 3L/R utilisation des commandes manuelles de glissière d'issue de secours à flanc d'aile (le cas échéant)
	B-747-100/200	Porte(s) de service équipage (PONT SUPÉRIEUR)	Vidéo	S/O		Présentation vidéo approuvé – démontrant le fonctionnementdes types pertinents de PORTE(S) DE SERVICE D'ÉQUIPAGE – fonctionnement en situation D'URGENCE.
Pg. 17	B-747-400	Portes PONT SUPÉRIEUR	B-767-200/300	Levier de commande ou poignée de manoeuvre	Pg. 16	Présentation vidéo approuvé démontrant la manoeuvre des portes du pont supérieur du B747-400, en mode assistance électrique et utilisation d'urgence. Qualification nécessaire sur B-767-200/300.
Pg. 15	B-757-200 (type à 6 portes)	Portes 1,2,4 L/R	B-747-100/200/400 *Mode de fonctionnement d'urgence uniquement	Porte d'entrée PONT PRINCIPAL	Pg. 17	Présentation vidéo approuvé démontrant la manoeuvre en situation NORMALE/D'URGENCE et l'exercice pratique de manoeuvre des portes en situation NORMALE et D'ARMEMENT/DÉSARMEMENT sur B-757.
		Portes 3 L/R	Vidéo (conditions)	S/O		Présentation vidéo approuvé démontrant les manœuvres (opérations) réelles des sorties/issues.
Pg. 16	B-767-200/300	Portes 1 L/R AVANT 2 L/R ARR.	S/O	S/O		S/O
		Sorties/issues de secours au dessus des ailes S/O	S/O	S/O		S/O

RÉF.	TYPE D'AÉRONEF	SORTIES/ ISSUES	TYPE D'AÉRONEF/ ÉQUIVALENT	SORTIES/ISSUES DE CLASSIFICATION ÉQUIVALENTE	RÉF.	EXIGENCES SUPPLÉMENTAIRES
Pg. 18	DC-10-30	Portes 1 L/R	S/O	S/O		Si l'appareil utilisé pour l'exercice ne comporte pas d'interrupteur de commande directionnelle de porte, l'exercice doit être effectué selon la méthode prévoyant l'utilisation du levier de commande à la porte 1 L ou R et à la porte 2 ou 3 ou encore 4 L/R. Dans chaque cas, les procédures de réarmement du levier de commande de porte doivent être appliquées lors de l'exercice.
		Portes 2,3, 4 L/R	S/O	S/O		Se reporter aux conditions relatives à la porte 1 L/R. Présentation vidéo approuvé démontrant l'utilisation de la porte 3 L/R, avec passerelle/glissière/radeau de sauvetage – en mode d'urgence
Pg. 19	L1011-1/500	Portes	S/O	S/O		Présentation vidéo approuvé démontrant la manoeuvre manuelle (au moyen d'une manivelle)
Pg. 21	A310-300	Portes	A320-200 *Mode d'utilisation d'urgence uniquement ou A320 porte modifiée pour inclure mécanisme d'armement de glissière A310/A340 ou A340	Portes Portes (Type A et Types II)	Pg. 20	Vérifier si les portes de l'A310 de l'exploitant aérien sont équipées d'un système d'alarme auditif. Présentation vidéo approuvée démontrant la manœuvre réelle des portes(opérations) et les exercices pratiques d'évacuation à une porte du A-310 en situation NORMALE ainsi que les manœuvres D'ARMEMENT/ DÉSARMEMENT

RÉF.	TYPE D'AÉRONEF	SORTIES/ISSUES	TYPE D'AÉRONEF/ ÉQUIVALENT	SORTIES/ISSUES DE CLASSIFICATION ÉQUIVALENTE	RÉF.	EXIGENCES SUPPLÉMENTAIRES
		Sorties/Issues de secours au dessus des ailes	Vidéo	S/O		A340 (Type 1) – enlèvement de la gaine protectrice sur la poignée de fonctionnement de la porte. Présentation vidéo approuvé démontrant des procédures réelles de manoeuvre (opération des sorties/issues de secours au dessus des ailes, avec déploiement de glissière/passerelle glissière à flanc d'aile). Exercice pratique pour les manœuvres d'armement/désarmement sur porte du A-310.
	A319	RÉSERVÉ POUR DÉVELOPPEMENT FUTUR				
Pg. 20	A320-200	Portes	A310 *Mode de fonctionnement d'urgence uniquement	Portes	Pg. 21	Présentation vidéo approuvée démontrant les procédures d'utilisation des sorties (utilisation normale/d'urgence) et un exercice pratique de manoeuvre des portes A320-200
		Sorties/Issues secours au dessus des ailes	B-767-200/300	Sorties/Issue de secours au dessus des ailes		Présentation vidéo approuvée démontrant la manoeuvre réelle des portes de sortie (porte de sortie/passerelle garde-fou/glissière)
	A-321	RÉSERVÉ POUR DÉVELOPPEMENT FUTUR				
	A-340	Portes Type A	A310 A320	Portes Type A Portes Type I		La porte **A320** doit être modifiée de façon à inclure le mécanisme d'armement du A340 et le mécanisme de désaccouplement glissière/radeau
Pg. 22	BAe-146	Portes	S/O	S/O		S/O
Pg. 23	DC-9-10/30/31/32/40/50	Portes	DC-8-43/52/53/61/62/63	Portes	Pg. 24	S/O

RÉF.	TYPE D’AÉRONEF	SORTIES/ISSUES	TYPE D’AÉRONEF/ ÉQUIVALENT	SORTIES/ISSUES DE CLASSIFICATION ÉQUIVALENTE	RÉF.	EXIGENCES SUPPLÉMENTAIRES
		Sorties/Issues de secours au dessus des ailes (hublots)	B-737-200/300/400/500 /COMBI B-727-100/200 DC-8-43/52/53/61/62/63	Issue de secours au dessus des ailes	Pg. 14 Pg. 12 Pg. 24	Présentation vidéo approuvée démontrant la manoeuvre des sorties/issues (hublots)
		Sortie ARR. de fuselage/cône de queue	S/O	S/O		S/O
Pg. 24	DC-8-43/52/53/61/62/63	Portes	DC-9-10/30/31/32/40/50	Portes	Pg. 23	S/O
		Sorties/Issues de secours au dessus des ailes (hublots)	B-737-200/300/400/500 /COMBI B-727-100/200	Issue de secours au dessus des ailes		Présentation vidéo approuvée démontrant la manoeuvre de sorties/issues (hublots)
		Porte de service	S/O	S/O		Présentation vidéo approuvé démontrant la manoeuvre des portes en mode D’URGENCE (porte coincée – enlèvement/éjection)
		Portes Type I	A310/A320	Portes Type I		Les portes de l’A310 A320, si ces aéronefs sont utilisés, doivent être modifiées de façon à y inclure la garde de la poignée de commande porte de la porte de l’A340 de Type I.
Pg. 29	Canadair RJ (CL65)	Porte passagers	S/O	S/O		S/O
		Porte de service d’office	S/O	S/O		S/O
		Sorties/Issues de secours au-dessus de l’aile	B737-200/300/400/500/ COMBI B727-100/200 B767-200/300 A320	Sortie/issues de secours au-dessus de l’aile	Pg. 14 Pg. 12 Pg. 16 Pg. 20	La plaque couvercle cachant le levier de commandes de la sortie doit être enlevée pour le B727-100, le B767, et l’A320
	SAAB 340	Porte passager Sorties/issues de secours au-dessus de l’aile	S/O S/O	S/O S/O	S/O S/0	

RÉF.	TYPE D'AÉRONEF	SORTIES/ISSUES	TYPE D'AÉRONEF/ ÉQUIVALENT	SORTIES/ISSUES DE CLASSIFICATION ÉQUIVALENTE	RÉF.	EXIGENCES SUPPLÉMENTAIRES
		Sorties/issues de secours au dessus de l'aile	S/O	S/O		S/O
Pg. 27	Challenger 601	Porte de sortie	S/O	S/O		S/O
		Sortie/Issue de secours au dessus de l'aile	Canadair RJ	Sortie/Issue de secours au dessus de l'aile (hublot)	Pg. 29	Issue de secours au dessus de l'aile du Canadair RJ (panneau plus lourd que celui du Challenger 601)
Pg. 28	Falcon 900	Porte d'entrée	S/O	S/O		S/O
		Issue de secours au dessus des ailes	S/O	S/O		S/O
Pg. 30	DHC-7	Porte de sortie	S/O	S/O		S/O
		Hublots sortie/issues de secours	DHC-8-100/300 B-727-200 B-737-200/300/COMBI	Hublots sorties/issue de secours	Pg. 31, 32 Pg. 12 Pg. 14	S/O
		Sortie/Issue de secours droite ARR.	DHC-8-300 ou vidéo	Sortie/Issue de secours AVANT droite	Pg. 32	Présentation vidéo approuvée peut être utilisée pour démontrer la manoeuvre réelle d'urgence des sorties/issues de secours.
Pg. 31, 32	DHC-8-100/300	Porte passagers	S/O	S/O		S/O
		Hublots sorties/issues de secours	B-727-200 B-737-200/300/400/500/ COMBI DHC-7 A-320-200	Hublots sorties/issues de secours	Pg. 12 Pg. 14 Pg. 30 Pg. 20	La plaque couvercle cachant le levier de manoeuvre (A-320) doit être enlevée.
		Sortie/Issue de secours AVANT droite (série – 300)	Vidéo			Présentation vidéo approuvé peut être utilisée pour démontrer la manoeuvre des issues de secours

RÉF.	TYPE D'AÉRONEF	SORTIES/ISSUES	TYPE D'AÉRONEF/ ÉQUIVALENT	SORTIES/ISSUES DE CLASSIFICATION ÉQUIVALENTE	RÉF.	EXIGENCES SUPPLÉMENTAIRES
		Sortie/Issue de secours AVANT droite (série – 100)	S/O	S/O		
		Porte de service (ARR.) gauche (Si installée) – série 300	S/O	S/O		S/O
Pg. 34	F-27	Porte d'entrée passagers	S/O	S/O		S/O
		Écoutilles d'évacuation	S/O	S/O		S/O
		Porte de service	S/O	S/O		S/O
		Petite porte de (cargo) (Si installée)	S/O	S/O		S/O
Pg. 35	ATR-42	Porte d'entrée	S/O	S/O		S/O
		Porte de service	S/O	S/O		S/O
		Hublots sorties/issues de secours	S/O	S/O		S/O
Pg. 36	SD3-30/60	Porte principale cabine	S/O	S/O		Toutes ces sorties sont considérées comme équivalentes (classification équivalente) & interchangeables
		Porte de sortie d'urgence arrière	S/O	S/O		
		Hublots issues de secours	S/O	S/O		
Pg. 37	CV-580/440/640	Porte d'entrée principale	S/O	S/O		
		Porte de service ARR.	S/O			Dispositif de Glissière simulant la résistance à la force (approuvé) de type équivalent pour fonctionnement de la porte en mode URGENCE

RÉF.	TYPE D'AÉRONEF	SORTIES/ISSUES	TYPE D'AÉRONEF/ ÉQUIVALENT	SORTIES/ISSUES DE CLASSIFICATION ÉQUIVALENTE	RÉF.	EXIGENCES SUPPLÉMENTAIRES
		Hublots sortie/issues de secours	S/O	S/O		S/O
Pg. 38	HS-748	Porte d'équipage/fret	S/O	S/O		S/O
		Porte passagers (ARR. – GAUCHE) Porte compartiment bagages (ARR. – droit)	S/O	S/O		Dispositif de Glissière simulant la résistance à la force (approuvé) de type équivalent pour fonctionnement de la porte en mode URGENCE. (Si applicable)
		Hublots issues de secours	S/O	S/O		S/O
Pg. 39	EMB-120	Porte d'entrée passagers	S/O	S/O		S/O
		Hublots sorties/issues de secours	S/O	S/O		S/O
Pg. 40	DC-3	Porte principale cabine	S/O	S/O		S/O
		Hublots sorties/issues de secours	S/O	S/O		S/O
Pg. 41	DC-4	Porte principale cabine	S/O	S/O		S/O
		Hublots sorties/issues de secours	S/O	S/O		S/O
	DC-6	RÉSERVÉ POUR DÉVELOPPEMENT FUTUR				
Pg. 33	G-159	Porte d'entrée	S/O	S/O		S/O
		Hublot sortie/issue de secours	S/O	S/O		S/O
		Porte de sortie compartiment bagages	S/O	S/O		S/O

Nota : Afin de garder la cohérence dans l'application de l'identification des sorties/issues de secours, les codes d'identifications L pour left (gauche) et R pour right (droit) n'ont pas été traduit. Lorsque vous verrez la lettre L dans le texte qui suit, elle équivaut au côté **gauche** de l'appareil et la lettre R équivaut au côté **droit**. B-727-100 /200 Doors (Type I).

B-727-100 /200 PORTES (TYPE I)

- 2 portes type bouchon, 1 gauche avant (1L), 1 droite centre (1R).
- Fonctionnement identique, vers l'intérieur puis vers l'extérieur et l'avant.
- H 1,83 m (6 pi 0 po) 1L/1R, L 0,86 m (2 pi 10 po) 1L/1R.
- Force approximative pour déplacer la poignée (levier) de la position fermée et verrouillée à la position ouverte (normal et urgence) : 21 kg (46 lb).
- Force approximative pour ouvrir et fermer la porte (normal) : 23 kg (50 lb), pour l'ouvrir (urgence) : 32 kg (70 lb).
- Force approximative pour tirer la poignée de gonflage manuel de la glissière : 9 kg (20 lb), pour glisser la poignée de désaccouplement : 9 kg (20 lb). Temps de gonflage de la glissière : 10 s.
- Certains modèles sont dotés d'escaliers escamotables à l'avant, 1L.
- Portes ARMÉES/DÉSARMÉES manuellement en insérant ou retirant une barre de retenue dans les ferrures de fixation du plancher.
- Portes immobilisées ouvertes par un mécanisme de verrouillage anti-rafale.
- Toutes les portes sont dotées d'une glissière gonflable (certains modèles sont équipés de glissière à gonflage automatique).

Nota : Certains modèles sont utilisés en configuration mixte (COMBI).

Issues de secours au dessus des ailes (type III)

- 4 issues de secours (HUBLOTS) au dessus des ailes, deux de chaque côté.
- H 0,97 m (3 pi 2 po), L 0,51 m (1 pi 8 po).
- Poids approximatif de chaque issue : 21 kg (45 lb).
- Force équivalente pour déplacer la poignée de la position fermée et verrouillée à la position ouverte : 7 kg (15 lb).
- Certains modèles ont des couvercles sur les poignées.
- Poignées devant être tirées vers l'intérieur et le bas.
- Sangle d'évacuation sur le seuil.
- Hublots arrière dotées d'un marche escamotable vers le bas pour permettre de descendre sur l'aile.

Escaliers escamotables intégré (ventraux)

- H 1,93 m (6 pi 4 po), L 0,81 m (2 pi 8 po).
- Force approximative pour déplacer la poignée de manoeuvre de la position fermée et verrouillée à la position ouverte : 10 kg (22 lb).
- Porte et poignée. Poignée série 100 dotée d'un bouton sur le dessus utilisé simultanément avec la poignée pour faire rentrer ou sortir l'escalier électrique.
- Sortie d'urgence (série 100) – à l'intérieur de la trappe escalier. Enlever les couvercles d'accès d'urgence, tirer brusquement (vers l'intérieur) sur la poignée pour cisailler les verrous de position retenant l'escalier rentré en place et pour faire sortir et descendre ce dernier (cela endommagera considérablement le système).

/200

- 4 issues type I bouchon (2 L/R avant, 2 L/R arrière).
- H 1,52 m (5 pi 0 po), L 0,76 m (2 pi 6 po).
- Force approximative pour déplacer la poignée de la position fermée et verrouillée à la position ouverte (normal et urgence) : 18 kg (40 lb); pour ouvrir la porte en cas d'urgence : 25 kg (55 lb).
- Portes de service arrière. Poignées montées différemment sur les portes. Tirer les poignées pour les enclencher avant de les tourner dans le sens de la flèche.
- Sorties/issues/(hublots) de secours au dessus des ailes. Même conception et fonctionnement, sans description d'un couvercle sur les poignées.
- Escaliers escamotables intégré arrière. Aucune poignée d'urgence alternative, l'unique poignée (levier) de porte est utilisée dans les situations normales et d'urgence.

Références

- Manuel d'utilisation du Boeing 727
- Division de la navigabilité de Boeing
- Manuel des agents de bord de Bradley Air Services

B-737-200 /300 /400 /500 PORTES (TYPE I)

- H 1,83 m (6 pi 0 po), L 0,86 m (2 pi 0 po).
- Force approximative pour déplacer la poignée de manoeuvre de la position fermée et verrouillée à la position ouverte (normal et urgence) : 18 kg (40 lb); pour ouvrir la porte en cas d'urgence : 21 kg (46 lb).
- Force approximatif nécessaire pour ouvrir une porte fermée (normal) : 23 kg (50 lb), (urgence) : 32 kg (70 lb).
- Force approximatif nécessaire pour tirer la poignée de gonflage et la poignée de dégagement de la glissière : 9 kg (20 lb). Durée de gonflage: 10 s.
- 4 issues de type I bouchon de même conception et fonctionnement que les issues avant de type I sur B727-100/200, dotées de glissières à gonflage automatique munies de poignées de gonflage manuel d'appoint. Certaines ont un dispositif de dégagement rapide de la glissière.
- Hublots/Issues de secours au dessus des ailes. Conception et fonctionnement identiques au 727-200.
- H 0,97 m (3 pi 2 po), L 0,51 m (1 pi 8 po).
- Poids approximatif d'un hublot de secours au dessus des ailes: 18 kg (39 lb).
- Force approximative pour déplacer la poignée d'une issue de la position fermée et verrouillée à la position ouverte : 7 kg (15 lb).
- Certains modèles sont dotés d'escaliers escamotables intégrés à l'avant.
- Portes ARMÉES/DÉSARMÉES manuellement en insérant ou retirant une barre de retenue dans les ferrures de fixation du plancher.

/COMBI

- Escaliers escamotables intégrés arrière. Conception, mécanismes de commande et fonctionnement complètement différent de tous les autres types d'escaliers escamotables.
- Force approximative pour déplacer la poignée de la position verrouillée à la position déverrouillée : 21 kg (45 lb); de la position déverrouillée à la position d'urgence : 30 kg (65 lb).

Références

- Manuel d'utilisation du Boeing 737
- Division de la navigabilité de Boeing
- Manuel des agents de bord de Canadian

B-757-200 PORTES (TYPE I) (MODÈLE À 6 PORTES)

- (Portes : 1 L/R, 2 L/R, 4 L/R).
- H 1,83 m (6 pi 0 po), L 0,84 m (2pi 9 po).
- Force approximative pour déplacer la poignée de manoeuvre de la position fermée et verrouillée à la position ouverte (normal et urgence) : 18,2 kg (40 lb).
- Force approximatif nécessaire pour ouvrir la porte (normal) : 1 L/R, 21,8 kg (48 lb); 2 L/R, 19 kg (42 lb); 4 L/R, 25 kg (55 lb).
- Force approximatif nécessaire pour ouvrir la porte (urgence), en cas de panne du circuit d'assistance pneumatique : 1 L/R, 41 kg (90 lb); 2 L/R, 29,2 kg (65 lb); 4 L/R, 41 kg (90 lb).
- Porte de type bouchon.
- Toutes les portes s'ouvrent et se ferment de la même façon.
- Lever le levier de verrouillage anti-rafale de l'encadrement de porte pour déverrouiller cette dernière.
- Voyant lumineux pour glissière (armée – blanc) s'illumine, au-dessus de la porte.
- Levier d'armement + Affiche glissière enclenchée (« slide engaged ») apparaît + goupille de sécurité avec banderole.
- Mode d'urgence. Assistance pneumatique.
- Glissières doubles voies, portes 2 L/R.
- Portes ARMÉES/DÉSARMÉES en déplaçant le levier de sélection de la glissière latéralement vers la position armée (Armed) ou désarmée (Disarmed).

B-757-200 (modèle à 6 portes)

- (Portes 3 L/3R), type I
- H 1,32 m (4 pi 4 po), L 0,51 m (2 pi 6 po).
- Force approximative pour déplacer la poignée de manoeuvre de la position fermée et verrouillée à la position ouverte (urgence) : 20,5 kg (45 lb).
- Armées en permanence.
- Articulées par le bas.
- Poignée (levier) de porte, la lever complètement vers le haut.
- Portes s'ouvrent vers l'intérieur et le haut, puis vers l'extérieur.
- Glissière simple (voie d'évacuation).

B-757-200 (modèle à 4 portes)

- Configuration à 4 sorties/issues de secours au dessus des ailes de type III.
- Poids approximatif : 22,7 kg (50 lb).
- Force approximative pour tirer la poignée de la position fermée et verrouillée à la position ouverte : 14 kg (30 lb).

Références

- Manuel d'utilisation du Boeing 757
- Division de la navigabilité de Boeing
- Manuel des agents de bord de Canada 3000

B-767-200 /300ER (PORTES 1 L/R AVANT, 2 L/R ARRIÈRE)

Nota : Sur certains modèles, il y a 2 sorties/issues supplémentaires de type 1 à gauche et à droite, juste en avant des ailes.

- H 1,88 m (6 pi 2 po), L 1,07 m (3 pi 6 po); type A.
- Force équivalente pour déplacer la poignée de la position fermée et verrouillée à la position ouverte : 12 kg (26 lb).Normal et urgence.
- Force approximatif nécessaire pour ouvrir une porte (la lever vers le haut) de la position déverrouillée à la position ouverte : 18 kg (40 lb).
- Ouverture par contrepoids.
- Ouverture vers l'intérieur et le haut.
- Portes à fonctionnement manuel sauf sur certains modèles qui offrent en option une porte d'entrée électrique à l'avant (normal).
- Mécanisme d'armement et de désarmement unique (levier et indicateurs).
  - Tenir le bouton d'ouverture enfoncé pour faire passer le levier d'armement au mode « glissière armée ».
  - Quand la glissière est en mode armé, un drapeau jaune en plastique souple portant l'inscription « Emergency Use Only » (Urgence seulement) monte devant la poignée de porte.
  - Glissières doubles voies.
- Poignée levier pivotant vers le haut.
- Mécanisme de verrouillage garde la porte ouverte. Pour le déverrouiller, garder le bouton enfoncé quelques instants tout en tirant la porte vers le bas.

Sorties/Issues de secours au dessus des ailes – 200 (2), – 300 (4)

- H 0,97 m (3 pi 2 po), L 0,51 m (1 pi 8 po); type III.
- Enlever les caches sur les poignées pour y avoir accès.
- Force équivalente pour déplacer la poignée du hublot de la position fermée et verrouillée à la position ouverte : 14 kg (30 lb).
- Poids : 27 kg (60 lb).
- Passerelle garde-fou intégrée et glissières d'évacuation doubles voies.
- Gonflage automatique; poignées de gonflage manuel d'appoint près du « seuil » supérieur (arrière) accessibles uniquement lorsque les hublots sont enlevées (sous une cache en tissu).Débattement vers le bas des poignées : 2,5 cm (1 po).
- Sangle d'évacuation située dans l'encadrement avant de chacune des issues gauche (L) et droite (R).

Références

- Manuel des agents de bord du Boeing 767
- Manuel des agents de bord de Canadian
- Manuel 356 d'Air Canada
- Division de la navigabilité de Boeing

B-747-100 /200 PORTES DU PONT PRINCIPAL (TYPE I)

- H 1,93 m (6 pi 4 po), L 1,07 m (3 pi 6 po).
- Toutes du type bouchon; ouverture vers l’intérieur et vers l’avant.
- Force approximative pour déplacer la poignée de manoeuvre de la position fermée et verrouillée à la position ouverte : 10 kg (22 lb), (normal et urgence).
- Force approximative pour tirer la poignée de gonflage manuel et la poignée de dégagement glissière-radeau : 14 kg (30 lb).
- Fonctionnement identique de toutes les portes en modes normal et urgence.
- Portes toutes « assistées » (armée en mode urgence).
- Glissière à flanc d’aile aux portes 3 L/R; poignée de gonflage manuelle, poignée de désengagement en cas d’amerrissage forcé.
- Portes ARMÉES/DÉSARMÉES en déplaçant le levier de sélection vers le haut ou le bas pour la position armée/automatique ou désarmée/manuelle (soulever la cache).
- Certains modèles ont une goupille de sécurité avec banderole.
- Sur certains modèles, la poignée de gonflage de glissière ou de la glissière-radeau se trouve sur le côté de la porte (visible uniquement lorsque la porte est ouverte).
- Glissière ou glissière-radeau doubles voies à chacune des portes du pont principal ou radeaux.

Nota : En cas de panne du circuit d’assistance, une force est appliquée à la poignée de manoeuvre une fois que la poignée de porte est tournée. La force maximale de 210(lb) est exercée au moment où la glissière est déployée, lorsque l’inclinaison de la porte par rapport à la carlingue est de 64 degrés environ. Cette force maximale calculée ne tient pas compte de l’inertie de la porte, qui atténue la force nécessaire pour passer par cette position, ni de la direction de la force, qui peut réduire la force réelle nécessaire pendant que la porte s’ouvre.

Portes du pont supérieur (portes de service d’équipage)

- Le fonctionnement des glissières d’évacuation des portes de service d’équipage est un peu différent d’une série à l’autre (série 233B).Gonflage automatique ou manuel des glissières.

B-747-400 Portes du pont principal

- Portes 3L/R ne sont pas munies de commandes manuelles.

Portes du pont supérieur (type A)

- Selon la configuration intérieure, les portes peuvent être du type I au lieu du type A.
- Portes électriques à ouverture vers le haut et l’extérieur (normal).
- Ouverture pneumatique (urgence). Manomètre de pression au-dessus des portes.
- Jamais utilisées sans gonflage des glissières simples voies.
- Poignée de gonflage manuel sous une cache en tissu.
- Légères différences mécaniques dans le fonctionnement du levier d’armement de glissière par rapport aux portes du pont principal (levier vers le haut ou le bas pour armer ou désarmer; enlever la cache).
- Si le levier ne se trouve pas complètement sur le mode armé ou désarmé, la cache ne se ferme pas.

- Ouverture d'urgence, tourner complètement la poignée de manoeuvre de la porte vers le haut.
- Force approximative pour déplacer la poignée de la position fermée et verrouillée à la position ouverte : 18 kg (40 lb), (normal et urgence).
- Éclairage de porte au sol.
- Voyant indicateur de charge de la pile d'éclairage de porte au sol.

Références

- Manuel d'utilisation du Boeing 747
- Manuel 356 des agents de bord d'Air Canada
- Manuel des agents de bord de Canadian
- Division de la navigabilité de Boeing

DC-10-30 PORTES (TYPE I)

- Portes électriques à ouverture vers l'intérieur et le haut, avec rangement dans le plafond.
- Trois modes de fonctionnement possibles :
  a) électrique;
  b) pneumatique;
  c) manuel.
- Différences mécaniques et de fonctionnement entre les poignées de porte et les leviers d'armement des glissières des portes 1 L/R et 2, 3, 4 L/R. La poignée des portes 1 L/R demeure dans la position d'urgence une fois déplacée. Celles des portes 2, 3 et 4 L/R retournent à leur position de rangement après l'ouverture d'urgence.
- Force approximative pour déplacer la poignée de toutes les portes de la position de rangement à la position d'urgence complètement ouverte : 15,86 kg (35 lb).
- Levier poussoir d'armement et de désarmement de glissière (verrouillé à la position désarmement) des portes 2, 3 et 4 L/R.Sur les portes 1 L/R déplacer le levier vers le haut ou le bas pour armer ou désarmer la glissière. Verrouillé à la position désarmement)
- Glissières à doubles voies à chaque porte.
- Contournement pour ouvrir pneumatiquement les portes sans déployer la glissière-radeau.
- Commutateurs directionnels sur la console des agents de bord pour ouvrir et fermer électriquement les portes.
- Sur certains modèles, si le levier de glissière est sur désarmé, la poignée commande l'ouverture électrique des portes grâce à un mécanisme de déclenchement.
- Orifice de vérification de la pression du manomètre dans le plafond adjacent aux portes qui en ont (Si l'aiguille se trouve dans la plage verte, il y a assez de pression pneumatique pour ouvrir la porte).
- Indicateurs du mode glissière (niveau du plancher) adjacents à chaque porte. Les indicateurs affichent ARMED ou rien du tout selon le cas.
- La procédure de recalage doit être suivie pour reverrouiller la porte après la sélection accidentelle du mode EMERGENCY (urgence) au moyen de la poignée de porte.
- La cache en plastique par-dessus la poignée de porte (modèles équipés de commutateurs de commande de direction) s'enlève automatiquement dès que la poignée de porte est mise au mode urgence.
- Toutes les portes ont un voyant basse pression du cylindre de gonflage de glissière directement au-dessus de chaque conteneur de rangement des glissières-radeaux.
- Force approximatif nécessaire pour ouvrir une porte manuellement lorsque la glissière est armée (barre de levage) : 1 L/R, 84 kg (185 lb) pour les six premiers pouces, puis lorsque la glissière se désaccouple de la porte, la poids de la porte diminue à 36,4 kg (80 lb).
- Portes 2 et 4, environ 124 kg (273 lb) pour les six premiers pouces, puis 45,5 kg (100 lb) par la suite.
- Portes 3, environ 164 kg (361 lb) pour les six premiers pouces, puis 45,5 kg (100 lb) par la suite.

Références

- Manuel d'utilisation du DC-10 -Personnel navigant technique
- Manuel des agents de bord de Canadian
- Division de l'aménagement intérieur de McDonnell Douglas
- Spécialiste technique

L1011-1 /500 PORTES (TYPE A)

- Six portes à l'avant électriques ou manuelles (mode normal).
- H 1,93 m (6 pi 4 po), L 1,07 m (3 pi 6 po).
- Toutes les portes s'ouvrent vers l'intérieur et le haut, avec rangement dans le plafond.
- H 1,52 m (5 pi 0 po), L 0,61 m (2 pi 0 po).
- Les deux portes arrière ne servent qu'en cas d'urgence seulement (type I).
- Levier sélecteur de glissière (« engage/detach »)(enclenchement et déclenchement), commutateurs d'ouverture et de fermeture électriques, et poignée de tirage en T d'urgence recouverte d'une cache en plastique tous configurés sur les poignées de porte du côté avant de chaque porte.
- Levier sélecteur de glissière à mouvement latéral pour armer et désarmer.
- Force approximatif nécessaire pour déplacer la poignée en T de la position de rangement au premier cran : 5,45 kg (12 lb); au deuxième cran: 6,4 kg (14 lb).
- Toutes les portes s'ouvrent par l'intermédiaire d'un contrepoids lorsque la poignée en T arrive au deuxième cran. Par la suite, la poignée en T doit être remise à sa position de rangement pour verrouiller la porte en place.
- Le levier sélecteur de glissière doit se trouver à la position d'enclenchement « engage » pour que les portes se ferment électriquement.
- Pour fermer les portes manuellement (à l'aide d'une manivelle), le levier sélecteur de glissière doit se trouver à la position « engage » d'enclenchement et la poignée en T doit être au premier cran.
- Indicateurs du mode glissière (niveau du plancher) adjacents à chaque porte. Les indicateurs affichent ENGAGED ou rien du tout selon le cas.
- Force approximatif nécessaire pour tirer la poignée de gonflage manuel : 6,4 kg (14 lb).
- Durée moyenne de gonflage des glissières et des glissières-radeaux : 10 secondes (maximum). Glissières à doubles voies, à l'exception de 4 L/R.
- La poignée en T doit être remise à sa position de rangement après l'ouverture manuelle des portes.
- La poignée en T doit être remise à sa position de rangement après l'ouverture manuelle des portes.
- Deux versions uniques du L1011-1, pas encore en service, ont un salon et deux portes supplémentaires sur le pont inférieur. L'une des portes est munie d'une glissière (R) et l'autre d'un escalier escamotable (L).

/500

- Mêmes caractéristiques, sauf que le 500 n'a pas les deux portes les plus en arrière.
- Modèle à 6 portes de type I.

Références

- Manuel d'utilisation du L1011
- Manuel des agents de bord d'Air Transat
- Manuel 356 d'Air Canada
- Département de génie commercial de Lockheed

A320 PORTES (TYPE I)

- Quatre portes coulissantes de type bouchon à ouverture vers l'extérieur et l'avant.
- H 1,85 m (6 pi 1 po), L 0,81 m (2 pi 8 po).
- Chaque porte est dotée d'une glissière ou d'une glissière-radeau simple voie à gonflage automatique.
- Force approximatif nécessaire pour tirer la poignée de gonflage manuel des glissières ou glissières-radeaux : 14,2 kg (31,4 lb); durée de gonflage: 3 s.
- Fonctionnement normal manuel avec amortissement hydraulique.
- Chaque porte possède :
  - un indicateur de verrouillage mécanique pour vérification visuelle de la position de verrouillage « Lock » (vert) et de déverrouillage « Unlock » (rouge);
  - un voyant d'avertissement ARMÉ « Armed » (blanc);
  - un voyant d'avertissement de pression cabine (rouge).
- Levier d'armement des glissières poussé vers l'extérieur (armé) « Armed » ou tiré vers l'intérieur (désarmé) « Disarmed ».
- Glissières simples voie à chaque porte, et doubles voies à chaque issue de secours au dessus des ailes, à flanc d'aile. (Certains modèles peuvent avoir des glissières-radeaux).
- Assistance pneumatique pour l'ouverture des portes déclenchées en mode armé.
- En cas de panne du circuit d'assistance pneumatique, pousser fortement sur la porte pour l'ouvrir manuellement. Force approximatif nécessaire pour ouvrir une porte dans ce cas : (glissière) 25,4 kg (56,2 lb); (glissière-radeau) 30,5 kg (67,4 lb).
- Tourner la poignée de porte vers l'intérieur et le haut à la position « Open » pour ouvrir la porte.
- Force approximatif nécessaire pour déplacer (tourner) la poignée de porte de la position fermée et verrouillée à la position ouverte (normal et urgence) : 16 kg (35 lb).
- Goupille de sécurité avec banderole pour bloquer le levier d'armement au mode de désarmement (« Disarmed »).

Sorties/Issues de secours au dessus des ailes (type III)

- Toujours armées.
- H 1,02 m (3 pi 4 po), L 1,02 m (1 pi 8 po).
- Masse approximative : 14,7 kg (32, 5 lb).
- Deux sorties/issues de chaque côté de la cabine (4), chacune étant dotée d'une passerelle d'évacuation ou d'une glissière double voies gonflables.
- Cache sur les poignées de manoeuvre d'ouverture.
- Quand la cache est enlevée, les voyants de la poignée et d'armement de la glissière s'allument.
- La poignée doit être tirée complètement vers l'intérieur et le bas. Force approximatif nécessaire pour déplacer la poignée d'une sortie/issue de secours d'aile de la position fermée et verrouillée à la position ouverte : 3,0 kg (6,7 lb).

- La poignée de gonflage manuel de la passerelle ou de la glissière se trouve sous une cache en tissu, en haut de l'encadrement de l'issue.Il faut tirer la poignée vers le bas d'au moins 90 mm (6 po) pour amorcer le gonflage. Force approximatif nécessaire pour déplacer la poignée de gonflage manuel : 0,13kg (0,29 lb); durée de gonflage d'une passerelle ou d'une glissière : 5 s.

Références

- Manuel d'utilisation de l'Airbus A320-Personnel navigant technique
- Bureau de la navigabilité d'Airbus Industries
- Manuel des agents de bord de Canadian
- Manuel 356 des agents de bord d'Air Canada

A310-300 PORTES (TYPE I)

- Quatre portes similaires, 2 de chaque côté de la cabine.
- H 1,93 m (6 pi 4 po), L 1,07 m (3 pi 6 po).
- Mécanisme d'armement légèrement différent du A320 (Le levier sélecteur de glissière doit être déplacé latéralement sur la porte pour passer au mode armé (« Arm ») ou désarmé (« Disarm »).Une goupille de sécurité avec banderole sert à bloquer le levier au mode désarmé (« Disarm »).
- Toutes les portes ont une glissière ou une glissière-radeau à doubles voies.

Sorties/Issues de secours au dessus des ailes

- Peuvent être armées ou désarmées.
- H 1.39 m (4 pi 6,75 po), L 0,67 m (2 pi 2,5 po).
- Ouverture vers l'extérieur et le bas.
- Tourner les poignées de porte vers le haut pour déverrouiller les portes.

Référence

- Manuel d'utilisation de l'Airbus – Personnel navigant technique

BAE-146 PORTES (TYPE I)

- Deux portes d'entrée du côté gauche.
- H 1,83 m (6 pi 4 po), L 1,07 m (3 pi 6 po).
- Deux portes de service du côté droit (plus courtes d'un pied environ).
- Portes avant s'ouvrent vers l'extérieur et l'avant.
- Force approximatif nécessaire pour déplacer la poignée de porte de la position fermée et verrouillée à la position ouverte : L-1, 7,5 kg (16 lb); R-1, 8 kg (18 lb); L-2, 10,3 kg (22,6 lb); R-2, 12,7 kg (28 lb).

Nota : La porte R-2 est celle qui exige la force la plus élevée pour l'ouvrir.

- Les portes arrière s'ouvrent vers l'extérieur et l'arrière.
- Toutes les portes ont :
  - un hublot d'inspection à verrou;
  - une poignée de dégagement de porte;
  - un levier d'armement « Arm » et de désarmement « Disarm » (sangle de retenue en Velcro) (barre de retenue et les ferrures de fixation du plancher);
  - un levier d'armement et de désarmement poussé (armé) enlever la sangle de retenue en Velcro et tirer sur le levier (désarmé) (remettre la sangle);
  - une glissière simple voie;
  - des affichettes pour aligner la poignée de porte dans la position fermée ou ouverte;
  - un dispositif amortisseur pour éviter qu'elles ne heurtent le fuselage.
- La porte d'entrée avant est dotée d'un escalier escamotable à sortie manuelle et à rentrée hydraulique qui glisse sur un rail jusqu'à sa position de rangement.
- Un mécanisme de déverrouillage à pédale sert à désaccoupler l'escalier, qu'il soit rentré ou sorti.
- Des micro contacts sur la console avant des agents de bord et dans le poste de pilotage sont reliés à toutes les portes.
- Si une porte est mal fermée, une diode électroluminescente s'allume aux deux endroits et un carillon se fait entendre.

Références

- Manuel d'utilisation du BAe-146
- Manuel des agents de bord d'Air Nova
- Manuel des agents de bord d'Air Atlantic
- Service de sécurité et d'homologation du BAe

DC-9-10 /30 PORTES (TYPE I) /31 /32 /40 /50

- Une porte d'entrée à l'avant (L) et une porte de service à l'avant (R).
- G-1, H 1,83 m (6 pi 0 po), L 0,85 m (2 pi 9,5 po).
- Certains modèles ont des portes munies d'escalier escamotable intégré (1L) à sortie et rentrée électrique. La poignée de déverrouillage à l'intérieur (sous la console des agents de bord), doit être fermée pour que la porte d'entrée puisse être fermée et verrouillée.
- Les deux portes s'ouvrent vers l'intérieur puis vers l'extérieur et l'avant.
- Les deux portes ont un mécanisme baïonnette à rouleau à ressort.
- Insérer la barre de retenue et les ferrures de fixation du plancher pour armer manuellement les portes.
- Glissière simple voie à chaque porte.
- Sur certains modèles, le gonflage des glissières est manuel seulement.
- Force approximatif nécessaire pour tirer sur la poignée de gonflage manuel : 6,8 kg (15 lb); durée de gonflage : 3 à 5 s.
- Tirer sur la poignée d'assistance située sur la paroi intérieure de la porte pour déclencher le mécanisme de verrouillage ou le dispositif de blocage anti-rafale de porte à la position ouverte.
- Force approximatif nécessaire pour déplacer la poignée de porte de la position fermée et verrouillée à la position ouverte : 18,14 kg (40 lb) (normal et urgence).
- Force approximatif nécessaire pour ouvrir la porte avec glissière armée : 18,14 kg (40 lb) au maximum jusqu'au déploiement de la glissière, puis 4,54 kg (10 lb) par la suite dans le cas de la porte d'entrée (ouverture normale), ou 3,63 kg (8 lb) pour la porte de service avant (ouverture normale).

DC-9 Sorties / Issues de secours (hublots) au dessus des ailes

- Nombre variable selon le modèle ou la série.
- H 0,91 m (3 pi 0 po), L 0,51 pi 8 po); poids 14,06 kg (31 lb).
- Tirer la poignée supérieure pour les ouvrir. La poignée est articulée et se déplace latéralement dans la cabine.
- Force approximatif nécessaire pour déplacer la poignée de la position fermée à la position ouverte : 20,41 kg (45 lb).

Issue arrière du fuselage

- Cône de queue (éjectable) accessible par la porte de la cloison étanche arrière. L'éjecter en soulevant la poignée située au dessus de la porte. Tirer la porte à l'intérieur et ranger la poignée rouge (côté gauche)« L ».
- Force approximatif nécessaire pour déplacer la poignée de la porte de cloison de la position fermée à la position ouverte : 6,8 kg (15 lb).
- Force approximatif nécessaire pour tirer sur la poignée d'éjection du cône de queue : 13,61 kg (30 lb).
- Sangle d'évacuation disponible au bout de l'allée (haut).

Références

- Manuel d'utilisation du DC-9
- Manuel 356 des agents de bord d'Air Canada
- Division de l'aménagement intérieur de McDonnell Douglas

DC-8-43 /52 /53 PORTES (TYPES 1)

- Quatre portes de type bouchon (1); 2 de chaque côté de la cabine.
- H 1,83 m (6 pi 0 po), L 0,88 m (2 pi 0 po).
- Toutes les portes s'ouvrent initialement vers l'intérieur, puis vers l'extérieur et l'avant.
- Toutes les portes ont une glissière gonflable (certaine à dégagement rapide).
- Toutes les portes ont un mécanisme baïonnette à rouleau à ressort.
- Force approximatif nécessaire pour déplacer la poignée de la porte de la position armée et verrouillée à la position ouverte : 18,14 kg (40 lb) (normal et urgence).
- Force approximatif nécessaire pour ouvrir une porte de la position fermée à la position ouverte : 4,54 kg (10 lb); 18,14 kg (40 lb) (urgence).
- Force approximatif nécessaire pour tirer la poignée de gonflage manuel d'une glissière : 6,8 kg (15 lb); durée de gonflage : 4 à 6 s.
- Portes ARMÉES/DÉSARMÉES manuellement en insérant ou retirant une barre de retenue dans les ferrures de fixation du plancher.
- Toutes les portes ont une glissière simple voie.
- Tirer sur l'articulation supérieure de la porte pour déclencher le mécanisme de verrouillage anti-rafale ou le dispositif de blocage de porte à la position ouverte.

Sorties/Issues de secours (hublots) au dessus des ailes d'aile

- Quatre issues de type III, 2 de chaque côté de la cabine.
- Tirer les poignées directement vers l'intérieur pour déverrouiller les issues.
- Issues arrière dotées d'un marche escamotable vers le bas pour permettre de descendre sur l'aile.
- Poids d'un hublot issue de secours au dessus des ailes : 14 kg (31 lb).
- Force approximative nécessaire pour déplacer la poignée d'une issue de la position de rangement et verrouillée à la position ouverte : 20,4 kg (45 lb).

DC-8-61 /62 /63

- En plus des caractéristiques précédentes, 2 issues de secours (Sorties Jet) « Jet escapes ».
- en avant des ailes.
- Articulées par le bas.
- Enlever la cache, tirer la poignée vers l'intérieur et le bas, pousser la partie supérieure de l'issue vers l'extérieur.
- Force approximatif nécessaire pour déplacer la poignée de porte de la position fermée et verrouillée à la position ouverte : 18,14 kg (940 lb); durée de gonflage : 4 à 6 s.
- Glissière simple voie autogonflable, avec poignée de gonflage manuel.
- Deux sorties/issues supplémentaires de type I à l'arrière des ailes, vers le centre de la cabine.

Références

- Manuel d'utilisation du DC-8
- Division de l'aménagement intérieur de McDonnell Douglas

F-28 PORTES (TYPE I)

- Porte d'entrée principale à gauche avec escalier escamotable intégrée.
- (1L), H 1,93 m (6 pi 4 po), L 0,86 m (2 pi 10 po) :
  - Tirer sur la poignée, puis la faire tourner vers le haut et l'extérieur jusqu'au premier cran; force approximative nécessaire : 15 kg (33 lb).
  - Bouton de contrôle sur le bout de la poignée pour commander la sortie électrique de l'escalier.
  - En cas d'urgence, pousser l'escalier vers l'extérieur après avoir placé la poignée de porte au deuxième cran; force approximative nécessaire: 20 kg (44 lb).
- Porte de service en face de la porte principale dotée d'une glissière d'évacuation.
- (1R), H 1,27 m (4 pi 2 po), L 0,61 m (2 pi) :
  - Déplacement vers l'intérieur et glissement vers le haut.
  - Tourner la poignée de 45 degrés vers le haut pour ouvrir la porte.
  - Glissière autogonflable rangée à gauche ou à droite de la porte de l'office.
  - Si la porte refuse de glisser vers le haut, enfoncer le bouton rouge et tirez la porte vers l'intérieur de l'avion, tourner la porte sur le côté et la jeter loin de l'avion.

Sorties/Issues de secours (hublots) au dessus des ailes (type III)

- H 0,91 m (3 pi), L 0,51 m (1 pi 8 po).
- Deux issues, une à gauche (L) et une à droite (R) :
  - Poignée se déplace vers l'intérieur et le bas.
  - Câble d'évacuation derrière cache.
- Poids approximatif: 15,5 kg (34,1 lb).
- Force approximatif nécessaire pour déplacer la poignée de la position de rangement et verrouillée à la position ouverte: 14,9 kg (32,78 lb).

Nota : L'information suivante est différente du manuel de Fokker (11/76) et est fournie dans deux manuels d'agents de bord de l'exploitant (1 version à jour et 1 version périmée). Le service d'homologation d'aéronefs de Fokker confirme l'existence de deux conceptions différentes des commandes de la porte d'entrée pour passagers avant. La conception 2 était l'originale et elle a été remplacée par la conception 1 sur la ligne de production depuis les numéros de série 11111. En outre, de nombreux avions plus vieux ont depuis été modifié à la suite de la publication de bulletins de service.

Porte principale de la cabine

- Pour l'ouvrir (normal), enfoncer le levier de verrouillage vers le bas, placer la poignée à la position (unlock, open) ouverte, enfoncer le bouton OPEN, et le garder ainsi jusqu'à ce que le vérin de porte s'arrête et que la porte soit complètement ouverte.
- Pour la fermer (normal), s'assurer que les rampes sont raccordées, enfoncer le bouton CLOSE jusqu'à ce que la porte soit complètement fermée, déplacer la poignée vers le bas jusqu'à la position LOCKED.(Vérifier visuellement si les galets (roulettes) de verrouillage rouges sont complètement rentrés vers le haut, sans pousser vers le haut ou le bas le levier-poussoir). Les deux agents de bord doivent s'assurer que la porte est fermée et verrouillée. Essayer de déplacer la poignée d'une butée à l'autre pour vérifier si le mécanisme de regardant le galet (roulette) de verrouillage.

- Pour l'ouvrir (urgence), enfoncer le levier de verrouillage vers le bas, tourner la poignée vers le haut jusqu'en butée (EMERGENCY OPEN), la tenir dans cette position tout en poussant vers l'extérieur sur la partie supérieure de l'escalier.
- Pour déployer la glissière, ouvrir la boîte de rangement du sac de glissière, et mettre ce dernier à la position de déploiement, verrouiller le couvercle de la boîte à la fixation du plancher, ouvrir le couvercle retenu fermé par du velcro, sortir le sac à l'extérieur d'un coup de pied, tirer sur la poignée de gonflage.
- Glissière simple voie.

Sorties/Issues de secours (hublots) au dessus des ailes

- Deux issues de secours d'aile (L/R).
- Pour les ouvrir, rompre le couvercle protégeant la poignée, tirer sur la poignée vers le bas, tirer l'issue vers l'intérieur, la faire tourner de côté et la jeter dehors, rompre le couvercle du câble d'évacuation situé dans le compartiment de rangement supérieur, retirer le câble et le jeter dehors devant le bord d'attaque d'aile.

Références

- Manuel de pilotage du Fokker F-28
- Manuel d'utilisation du Fokker F-28
- Service d'homologation de Fokker Aircraft
- Manuel des agents de bord de Canadien Régional

CHALLENGER 601 PORTE (TYPE I)

- Porte d'entrée pour passagers et équipage articulé dans le bas de porte. S'ouvre vers l'extérieur et le bas. Escalier escamotable intégré.
- Pour l'ouvrir, tirer l'unique levier interne complètement vers le haut, pousser la porte déverrouillée vers l'extérieur.
- Ouverture et fermeture manuelles.

Sortie/Issue de secours (hublot) au dessus des ailes (type III)

- Une seule du côté droit (R).
- Enlever le couvercle de poignée, tirer sur la poignée, soulever l'issue et la jeter dehors.

Références

- Manuel d'utilisation du Challenger de Canadair
- Manuel des agents de bord d'Execaire Inc.

FALCON 900 PORTE (TYPE I)

- H 1,72 m (5 pi 7,75 po), L 0,80 m (2 pi 7,5 po).
- Une seule porte d'entrée, articulée par le bas, s'ouvre vers l'extérieur et le bas; escalier escamotable intégré.
- Pour l'ouvrir, déplacer la poignée intégrée à la porte vers le haut, déplacer la poignée d'ouverture jusqu'à la position UNLOCK, et pousser la porte vers l'extérieur.
- Lorsque la porte est fermée et verrouillée, vérifier si les flèches sont alignées dans le coin de porte supérieur pour confirmer si la poignée est dans la bonne position.

Sortie/Issue (hublot)de secours au dessus des ailes (type I)

- H 0,9 m (2 pi 11,75 po), L 0,53 m (1 pi 8,5 po).
- Une seule du côté droit (R).
- Pour l'ouvrir, enlever le rebord de fenêtre inférieur, retirer le couvercle de poignée, tirer sur la poignée, soulever l'issue et la jeter dehors.
- La corde d'évacuation est rangée dans une pochette à côté de l'issue.

Références

- Manuel d'utilisation (description) du Falcon 900 Mystère
- Manuel des agents de bord d'Execaire Inc.

CANADAIR RJ PORTE DES PASSAGERS

- Côté gauche avant du fuselage.
- H 178 cm (70 po), L 91 cm (36 po), type I.
- Escalier escamotable intégré à deux marches; deux rampes repliables.
- Ouverture vers l'extérieur et le bas.
- Pour l'ouvrir, lever la poignée de manoeuvre.
- Force approximatif nécessaire pour déplacer la poignée de la position fermée à la position ouverte : 7,27 kg (16 lb).Force approximatif nécessaire pour pousser la porte vers l'extérieur: 6,81 kg (15 lb).
- Pousser ensuite la porte vers l'extérieur et le bas (amortisseurs à ressort à gaz comprimé).
- Rampes retenues par des goupilles fixées aux montants.
- Quatre personnes au maximum sur l'escalier.
- Pour fermer la porte, retirer les goupilles des rampes, et tirer la porte vers le haut et l'intérieur à l'aide des leviers et des poignées.
- Tourner la poignée vers le bas jusqu'à la position de verrouillage.
- Indications visuelles de verrouillage : les bandes rouges (2) des verrous rotatifs supérieurs doivent être visibles et alignés. Les bandes rouges des loquets (3 avant, 3 arrière) doivent être visibles.

Porte de service de l'office

- Côté avant droit du fuselage (R).
- H 122 cm (48 po), L 61 cm (24 po), type I.
- Porte type bouchon, ouverture vers l'extérieur précédée d'une légère ouverture vers l'intérieur et d'un déplacement vers le haut.
- Charnière articulée et bras stabilisateur sur le haut de porte.
- Tourner la poignée de manoeuvre vers la droite pour déverrouiller (Open) et ouvrir la porte, et vers la gauche pour la fermer et la verrouiller (Close).
- Pousser sur la poignée de manoeuvre et la tourner vers la droite pour l'éloigner de la cache, pour dégager les deux loquets et pour soulever la porte au-dessus des butées de porte.
- Force approximatif nécessaire pour éloigner la poignée de la cache et pour la tourner de la position fermée à la position ouverte : 13,63 kg (30 lb).Force approximatif nécessaire pour pousser la porte vers l'extérieur et l'avant : 4,54 kg (10 lb).
- Pousser la porte vers l'extérieur et l'avant et la ranger contre le fuselage pour qu'elle se verrouille en place.
- Pour la fermer, tirer sur le loquet, puis tirer la porte vers l'ouverture (encadrement) et l'intérieur.
- Pour dégager le verrou à ressort, tourner la poignée vers la gauche.
- La porte glisse vers le bas et est guidée par des galets (roulettes).
- Continuer de tourner la poignée de manoeuvre pour enclencher les goupilles de verrouillage et pour placer la poignée derrière la cache.
- Pour vérifier si la porte est véritablement verrouillée, examiner l'alignement d'une marque verte par le regard à travers la fenêtre (hublot d'inspection) situé au-dessous de la poignée intérieure.

Canadair RJ Sorties/Issues de secours (hublots) au dessus des ailes

- Un de chaque côté.
- H 91 cm (36 po), L 51 cm (20 po), type III.
- Poids approximatif: 16,8 kg (35 lb).Force approximatif nécessaire pour tirer la poignée de la position fermée et verrouillée à la position ouverte : 11,36 kg (25 lb).
- Les deux issues (hublots) s'ouvrent vers l'intérieur, de l'intérieur ou de l'extérieur.
- Tirer sur la poignée du hublot, soulever l'issue vers l'intérieur à l'aide de la poignée prévue à cet effet située dans la partie inférieure de chaque issue.

Références

- Manuel d'utilisation CSP A-013 du Canadair Region Jet
- Service de navigabilité de Bombardier Inc./Groupe Canadair

DHC-7 PORTE

- Porte arrière gauche (L), H 1,75 m (5 pi 9 po), L 0,76 m (2 pi 6 po).
- Deux sections indépendantes et manuelles; la petite section supérieure est articulée au bord supérieur et s'ouvre vers l'extérieur et le haut; la section principale inférieure, articulée par le bas et reliée à un axe de torsion sous le seuil de porte, elle s'ouvre vers l'extérieur et le bas.
- Pendant l'ouverture vers le bas, un ensemble amortisseur et moteur à ressort retient la porte.
- Gonflage et dégonflage automatiques du joint d'étanchéité de porte. La pression d'air augmente ou diminue en même temps que la porte se verrouille ou se déverrouille.
- Pour ouvrir la porte inférieure de l'intérieur, tirer la poignée interne (**au niveau du plancher**) vers le haut jusqu'en butée pour déverrouiller et dégager la porte. Cette dernière s'ouvre ensuite de son propre poids, et les rampes se déplient.
- Pour ouvrir la porte, commencer par lever la poignée de deux pouces environ pour éliminer le joint d'étanchéité.
- Une fois la section inférieure ouverte, il faut ouvrir la section supérieure en déplaçant la poignée dans le sens de la flèche, puis pousser la section vers l'extérieur et le haut.

Nota : Dans une situation d'urgence, la section supérieure demeure fermée.

- **Issues de secours avant** (type III), une de chaque côté. (L/R) H 0,91 m (3 pi), L 0,51 m (1 pi 8 po).
- Pour les ouvrir, tirer la poignée située au-dessus de la fenêtre vers l'intérieur et le bas, et pousser les issues vers le haut et l'intérieur. Les tourner de côté et les jeter dehors.
- **Issue de secours arrière droite,** (R) H 1,35 m (4 pi 5 po), L 0,61 m (2 pi).Plein pied, au niveau du plancher, elle tombe de l'avion dès qu'elle est ouverte. Deux hublots d'inspection permettent de vérifier un micro-contact et si la porte est réellement verrouillée.
- Pour l'ouvrir, placer une main dans la poignée d'assistance située sur le côté droit de la porte, et l'autre sous la poignée de manoeuvre située sur le côté gauche. Tirer simultanément vers le haut sur la poignée de manoeuvre et la poignée d'assistance, soulever la porte et la pousser dehors.

Nota : L'emplacement des issues semble varier selon le modèle d'avion. Certains modèles sont exploités en configurations mixtes (COMBI).

Références

- Données d'exploitation du Dash 7 de deHavilland Canada
- Manuel des agents de bord de Voyageur Airways

DHC-8-100 PORTE

- **À gauche à l'avant (L),** escalier intégré, H 1,68 m (5 pi 6 po), L 0,76 m (2 pi 6 po).Fermeture et ouverture manuelles. La porte s'ouvre par le haut, vers l'extérieur et le bas, et se déploie sous son propre poids.
- Poignée de manoeuvre à 2 positions (de l'intérieur): OPEN et LOCKED, située dans le tiers supérieur de la cloison adjacente. Déplacement vers le haut et l'extérieur.
- Pour l'ouvrir, déplacer la poignée de manoeuvre vers le haut, de la position LOCKED à OPEN, initialement d'environ 2 à 4 pouces et la tenir dans cette position pendant 2 à 4 secondes (pour laisser au sceau d'étanchéité le temps de se dépressuriser).La déplacer ensuite jusqu'en butée (OPEN) pour que la porte s'ouvre et descende lentement d'elle-même.
- Une fois la porte/l'escalier ouvert, l'opérateur les verrouille en place en sautant sur la marche supérieure.
- Ouverture d'urgence. De la même manière que celle qui vient d'être décrite, à l'exception de la pause pour laisser au joint le temps de se dépressuriser. Pousser la poignée vers le haut d'un seul trait et pousser la porte/escalier vers l'extérieur. L'opérateur doit sauter sur la marche supérieure pour verrouiller l'escalier à la position d'ouverture.

Issue de secours avant droite (R)

- **Issue plein pieds au niveau du plancher,** H 54 po, L 20 po.
- Pour l'ouvrir, tirer complètement la poignée de manoeuvre vers l'intérieur et le bas tout en retenant la poignée d'assistance inférieure.
- Lever l'issue vers l'intérieur de la cabine (et la jeter dehors).

Sortie/Issues Hublots de secours

- Deux à mi-cabine, une de chaque côté du fuselage (L/R).
- H 36 po, L 20 po. Fonctionnement similaire à celui des issues de secours avant. Tirer la poignée complètement vers l'intérieur et le bas. Lever l'issue dans la cabine (et la jeter dehors).

Nota : Si les issues ne bougent pas à la première tentative en modes normal et urgence (tous les modèles Dash), c'est que la cabine est sans doute encore pressurisée. Le bruit que fait l'air de la cabine en s'échappant par la coupole de mise à l'air libre le confirme. Ce bruit s'atténue à mesure que la cabine se dépressurise.

Références

- Données d'exploitation du Dash 8-100 de deHavilland Canada
- Manuel des agents de bord d'Air Ontario
- Manuel des agents de bord d'Air Nova
- Manuel des agents de bord de TimeAir
- Manuel des agents de bord d'Air Atlantic
- Manuel des agents de bord d'Air BC
- Manuel des agents de bord de Canadien Régional

DHC-8-300

- Porte côté gauche avant (L), même conception et fonctionnement normal et d'urgence que celle du DHC-8-100.
- Hublots issues de secours, même conception et fonctionnement normal et d'urgence que ceux du DHC-8-100.
- Issue de secours avant droite (R), H 54 po, L 24 po. Tirer la poignée de manoeuvre complètement vers le haut (côté gauche de l'issue).L'issue monte alors légèrement. Pousser l'issue vers l'extérieur pour la faire tomber de l'avion.

Porte de service (s'il y a lieu)

- Emplacement normal à l'arrière côté droit (R), pleins pieds, au niveau du plancher. Facilite l'accès à l'office arrière.
- « N'est pas considérée comme une issue de secours, mais peut être utilisée à cette fin comme sortie alternative s'il n'y en n'a pas d'autres de disponibles. » Extrait d'un manuel d'agents de bord d'un exploitant aérien, et non pas d'un document du manufacturier.
- Type bouchon, ouverture vers l'intérieur et le haut sur des rails fixés au plafond.
- Pour l'ouvrir, tourner la poignée vers la gauche dans le sens de la flèche. La porte s'ouvre d'elle-même vers l'intérieur.La faire ensuite glisser (la lever) complètement vers le haut. S'assurer que la porte est retenue au plafond par le dispositif de verrouillage.
- Après avoir fermé la porte, s'assurer que le (point gouge) repère rouge sur la poignée est aligné avec le (point rouge) repère rouge sur la porte quand la poignée est à la position fermée.

Références

- Données d'exploitation du Dash 8, série 300, de deHavilland Canada
- Manuel des agents de bord d'Air Ontario
- Manuel des agents de bord de Canadien Régional
- Manuel des agents de bord d'Air BC
- Manuel des agents de bord d'Air Atlantic

GULFSTREAM 159 (G-159) SORTIE-PORTE (TYPE I)

- H 1,72 m (5 pi 2 po), L 0,91 m (3 pi).
- Une seule du côté gauche avant (L).Articulée par le bas, ouverture vers l'extérieur et le bas, escalier intégré.
- Pour l'ouvrir, lever le loquet rouge, pousser la poignée de manoeuvre vers le haut, et pousser la porte vers l'extérieur.
- Pour la fermer, pousser le commutateur vers le haut; quand la porte est fermée, lever le loquet rouge, tirer la poignée de manoeuvre vers le bas pour verrouiller la porte.

Sortie/Issue de secours Hublot au dessus des ailes (type IV)

- Quatre, 2 de chaque côté de la cabine (L/2-R/2).
- Pour les ouvrir, remonter le pare-soleil de hublot, rabaisser les dossiers de siège adjacents vers l'avant, retirer la cache en plastique de la poignée, tirer la poignée rouge en T vers le bas, agripper les poignées rouges de chaque côté et tirer le hublot vers l'intérieur.

Porte sorite du compartiment à bagages

- Porte type bouchon à ouverture vers l'extérieur.
- Pour l'ouvrir, tirer la poignée zébrée vers le haut, tirer la poignée rouge vers le haut, pousser la porte vers l'extérieur.

Références

- Manuel d'utilisation du Gulfstream 1
- Manuel des agents de bord d'Execaire
- Manuel des agents de bord de Ptarmigan Airways

F-27 PORTE D'ENTRÉE DES PASSAGERS

- Pour l'ouvrir, enfoncer le bouton centré dans la poignée, tourner celle-ci vers la droite (45 degrés environ), tirer la partie supérieure de la porte vers l'intérieur, soulever et tirer le bas de porte vers l'intérieur, glisser la porte vers l'arrière jusqu'à ce que le mécanisme de retenue à ressort soit enclenché.
- Pour la fermer, faire glisser la porte vers l'avant jusqu'en butée; la partie supérieure de la porte étant à l'intérieur, soulever le bas de porte et le pousser vers l'extérieur dans l'encadrement, enfoncer le bouton centré dans la poignée, tourner celle-ci vers la gauche jusqu'à ce que le bouton ressorte, s'assurer que la poignée est véritablement verrouillée.
- Ouverture par l'extérieur et l'intérieur.
- Porte d'entrée des passagers (mécanisme de porte coulissante bloqué) – enfoncer le bouton de poignée et tourner celle-ci complètement vers la droite pour dégager les goupilles de verrouillage, casser la vitre et enfoncer le bouton d'urgence (rouge) pour débloquer la porte du rail; tirer la porte vers l'intérieur, la tourner de bord pour la jeter dehors.
- Sur les modèles dotés d'escaliers intégrés, la méthode d'ouverture de la porte est différente de celle qui vient d'être décrite.
- Si un escalier est intégré à la porte, enfoncer le bouton du bout de la poignée de manoeuvre et tourner cette dernière vers l'intérieur et complètement vers le haut; pousser ensuite l'escalier vers l'extérieur.

Sorties/Issues de secours Hublots sous les ailes

- Deux, une de chaque côté du fuselage (L/2-R/2).
- Pour les ouvrir, retirer la cache, tirer la poignée vers l'intérieur, soulever l'issue dans l'avion, la tourner de côté et la jeter dehors.

Porte de service

- Fonctionnement similaire à celui de la porte A du petit compartiment de fret.
- Retirer la cache, tourner la poignée vers l'intérieur et l'arrière, soulever la porte vers l'intérieur et la jeter dehors.

Porte A du petit compartiment de fret (s'il y a lieu)

- Du côté gauche avant du fuselage (L).
- Pour l'ouvrir, enfoncer le bouton rouge dans le centre de la poignée de manoeuvre et tourner cette dernière vers la droite; tirer la porte vers l'intérieur, puis la faire glisser complètement vers le haut.

OU porte B (sur certains modèles)

- Pour l'ouvrir, tourner la poignée de manoeuvre vers l'intérieur et l'arrière; faire pivoter la porte vers l'extérieur et l'avant.

Référence

- Manuel d'utilisation du Fokker F-27

ATR-42

- Cinq issues de secours dans la cabine, dont 1) porte d'entrée (L), 2) porte de service (R), 3) porte de soute (L) et 2 hublots issues de secours (L/R).
- Toutes les issues servent de sorties de secours en cas d'urgence.
- Aucune différence de fonctionnement (normal et urgence) dans le cas des portes arrière gauche et droite de la cabine (L/R).

Porte d'entrée

- Du côté gauche arrière de l'avion.
- Ouverture vers l'extérieur; n'est pas une porte de type bouchon.
- Dotée de cinq marches intégrées et d'une sixième marche supérieure repliable.
- Rampe fixée à la structure de l'escalier et à déploiement automatique au sol; une deuxième rampe, rangée dans la soute arrière ou sur la cloison arrière, doit être installée pour l'embarquement et le débarquement.
- Pour l'ouvrir et la déverrouiller, lever la poignée de déverrouillage (les indicateurs de verrouillage deviennent rouges et affiche (UNLOCKED), pousser la porte vers l'extérieur.
- Pour la fermer, enlever et ranger la rampe portative, pousser la poignée de porte vers le bas, lorsque la porte est dans son encadrement, abaisser la poignée de verrouillage (les indicateurs de verrouillage deviennent verts et indiquent (LOCKED).

Porte de service

- Du côté droit arrière du fuselage (R).
- Sert de porte de service d'office et de sortie de secours.
- Pour l'ouvrir, tirer la poignée interne vers l'intérieur et la tourner de 90 degrés vers la gauche (les indicateurs de verrouillage deviennent rouges), pousser la porte vers l'extérieur, la faire pivoter vers l'avant et contre le fuselage jusqu'à ce qu'elle se verrouille en place (la poignée extérieure s'enclenche dans le crochet de retenue).

Sorties/Issues de secours Hublots

- Deux à l'avant, côtés gauche et droit (L/R).
- Pour l'ouvrir, insérer un doigt dans le trou du couvercle en plastique et le tirer pour l'enlever, insérer une main dans le trou de la poignée de la porte, tirer la poignée de manoeuvre vers le bas, soulever l'issue vers l'intérieur.

Références

- Manuel d'utilisation de l'ATR42- Personnel navigant technique
- Manuel des agents de bord de Canadian Partner

SD3-60 PORTE DE CABINE PRINCIPALE

- Côté gauche arrière de la cabine (L).
- Pour l'ouvrir (normal), pousser vers le haut le levier situé sur le côté de l'escalier pour dégager ce dernier de son logement, tirer l'escalier vers le haut puis le baisser.
- Pour l'ouvrir (urgence), laisser l'escalier dans la porte (pour ne pas encombrer la sortie lorsque la porte sera ouverte), tourner la poignée de manoeuvre de porte vers le haut, faire pivoter la porte vers l'extérieur et l'avant; s'assurer que la porte est complètement ouverte et verrouillée en place. Pour la fermer, dégager le loquet de verrouillage sur la porte et tirer sur celle-ci pour la fermer; tourner la poignée de manoeuvre vers le bas pour verrouiller la porte.
- To close: release safety latch on door and pull closed, rotate door control handle downward to locked position.

Porte sortie de secours arrière

- Côté droit arrière du fuselage (R).
- Pour l'ouvrir, tourner la poignée vers le haut et pousser la porte vers l'extérieur et l'avant jusqu'à ce qu'elle soit complètement ouverte et verrouillée.
- La porte demeure fixée sur l'avion.

Sorties/Issues Hublots de secours

- Deux à l'avant, un de chaque côté du fuselage (L/R).
- Pour les ouvrir, tourner la poignée vers le haut et pousser le hublot vers l'extérieur et l'avant jusqu'à ce qu'il soit complètement ouvert et verrouillé.
- Les hublots demeurent fixés à l'avion.

Référence

- Manuel des agents de bord de Canadien Régional

CV-580 /440 /640 PORTE D'ENTRÉE PRINCIPALE

- Côté gauche avant du fuselage; escalier hydraulique escamotable (L).
- Cette issue n'est pas nécessairement considérée comme une issue de secours puisqu'elle risque de ne pas s'ouvrir en cas d'urgence en raison d'une panne électrique ou hydraulique.
- Pour l'ouvrir (normal), s'assurer que le voyant de pression cabine (rouge) n'est pas allumé, retirer la sangle de sécurité de l'escalier (s'il y a lieu), déplacer la poignée intérieure de verrouillage vers l'extérieur (l'avant) jusqu'à la position OPEN, ouvrir le logement du bouton sélecteur d'escalier, tenir le bouton vers le bas jusqu'à ce que la porte soit ouverte et que l'escalier soit complètement déployé.
- Pour la fermer, tenir le bouton sélecteur à la position CLOSE jusqu'à ce que l'escalier soit complètement rentré et que la porte soit entièrement fermée, tirer la poignée de verrouillage intérieure vers l'intérieur jusqu'à la position CLOSED, attacher la sangle de sécurité à l'escalier (s'il y a lieu).Vérifier visuellement si les deux « crochets » de porte sont en place.
- Sur certains modèles, la poignée de dégagement d'urgence de l'escalier est située dans la toilette derrière la poubelle, ou dans le compartiment situé juste à l'arrière de la porte. Déplacer la poignée intérieure de verrouillage vers l'extérieur jusqu'à la position OPEN, tirer complètement sur la poignée rouge en T et, sans la relâcher, pousser l'escalier vers l'extérieur. La porte s'ouvre d'elle-même à mesure que l'escalier se déploie vers l'extérieur.

Porte de service

- Côté gauche arrière du fuselage (L).
- Glissière à gonflage automatique armée ou désarmée pour les départs et les arrivées. Glissière dotée d'une poignée de gonflage manuel d'appoint (les glissières sur certains modèles ne sont pas gonflables).
- La barre de retenue de la glissière doit être retirée de son logement et être insérée dans les ferrures de fixation du plancher.
- Pour l'ouvrir (urgence), tourner la poignée de porte vers la droite (sens de la flèche) jusqu'à la position OPEN (sur certains modèles, une cache en plastique recouvre la poignée), pousser la porte vers l'extérieur et l'avant jusqu'à ce qu'elle se verrouille, tirer sur la poignée de gonflage manuel jusqu'à ce qu'elle se libère et se détache complètement.
- Pour la fermer (normal), tirer sur le levier de verrouillage anti-rafale, tirer la porte à l'intérieur de la cabine, tourner la poignée de porte vers la gauche jusqu'en butée et à la position LOCKED, vérifier concrètement si tous les quatre crochets de porte sont bien en place (sur certains modèles, les couvre-crochets doivent être ouverts au bas de porte, et une lampe de poche doit être utilisée pour vérifier si les crochets sont dans la bonne position).
- Certains exploitants ont des procédures à suivre pour utiliser la glissière comme flotteur en cas d'amerrissage forcé ou atterrissage en eau moins profonde.

Sorties/Issues Hublots de secours

- Au dessus ou près des ailes.
- Cinq, 4 au-dessus des ailes, et une en arrière de l'aile droite.
- Sur certains modèles, une cache recouvre la poignée.
- Pour l'ouvrir (urgence), retirer la cache de la poignée, ou insérer les doigts dans le trou de la cache, tirer la poignée de manoeuvre vers l'intérieur et le bas, tirer le hublot à l'intérieur, le tourner de côté et le jeter dehors.
- Certains hublots issues de secours sont dotés de câbles d'évacuation.

Références

- Manuel de vol du Convair turbopropulseur GMC de la division Allison
- Manuel du personnel de cabine d'Air Niagara
- Manuel des agents de bord de Canadien Régional

HS-748 PORTE DES PASSAGERS OU DU COMPARTIMENT À BAGAGES ARRIÈRE

- Côté gauche arrière du fuselage (L).
- H 1,57 m (5 pi 2 po), L 0,76 m (2 pi 4 po).
- Pour l'ouvrir, soulever la cache en plastique, tirer la poignée vers l'intérieur et le bas, pousser la porte vers l'extérieur et la faire glisser vers l'avant au moyen de la poignée d'assistance, et tourner cette dernière pour verrouiller la porte contre le fuselage.
- Chaque porte possède deux systèmes de verrouillage principaux. En raison de l'emplacement de la porte du compartiment à bagages arrière cependant, une troisième méthode de verrouillage vise à éviter que la porte soit sabotée en vol (verrous à pressurisation et accélération).
- Certains modèles sont équipés de glissières non-gonflables – sous le plancher ou dans un compartiment du plafond.
- Sur certains modèles, la glissière est autogonflable (poignée de gonflage manuel).Pour armer la glissière, tirer sur les bras de la barrede retenue fixés aux crochets du sac de rangement, faire pivoter la barre vers le plancher pour que les ergots s'enclenchent dans les coupelles du plancher, fermer les bras de verrouillage pour bloquer les ergots dans les coupelles et pour pousser le curseur de verrouillage complètement vers le poussoir de porte, tirer sur la barre pour vérifier qu'elle est bien retenue. Pour désarmer la glissière, déverrouiller les bras de verrouillage de la barre de retenue, lever lentement la barre, dégager les ergots de leurs coupelles, replacer la barre sur les crochets du sac de rangement de la glissière.
- Sur certains modèles, la glissière est fixée à la porte (gonflage automatique et poignée de gonflage manuel d'appoint).
- Sur certains modèles, l'escalier peut être escamotable mais non-intégrée elle doit être remisée et arrimée.

Porte d'équipage ou de soute avant

- Sur certains modèles seulement; côté gauche avant (L).
- Sur certains modèles, la porte est dotée d'un escalier repliable.
- Située dans le compartiment à bagages avant.
- Utilisée comme issue de secours secondaire.
- Ouverture vers l'extérieur et le haut.
- Pour l'ouvrir, soulever la cache en plastique transparent, tirer la poignée vers l'intérieur et le bas, pousser le levier vers le bas pour lever la porte, pousser sur la goupille de verrouillage rouge pour verrouiller la porte ouverte, sortir l'escalier.
- Pour la fermer, rentrer l'escalier, pousser sur le levier vers le bas pour supprimer la tension exercée sur la goupille de verrouillage, tirer sur le levier pour fermer la porte, tirer la poignée vers l'intérieur et le haut pour verrouiller la porte fermée (des mâchoires font alors saillie par-dessus les plaques de l'encadrement de porte).

Sorties/Issues Hublots de secours au dessus des ailes

- Deux, une de chaque côté du fuselage (L/R).
- Pour les ouvrir, soulever le volet, tirer la poignée vers l'intérieur et le bas, pousser le hublot vers l'extérieur.
- Variété de glissières : (fixées à la porte ou au mur ou sous le plancher, gonflables ou non).
- Sur certains modèles en configuration COMBI.
- Sur certains modèles, la porte de soute est coulissante (arrière).

Références

- Manuel des agents de bord de Bradley Air Services et de First Air
- Manuel d'entretien du Hawker Siddeley 748

EMB-120 PORTE D’ENTRÉE DES PASSAGERS

- Côté gauche avant du fuselage (L).
- Articulée par le bas, et dotés de cinq marches escamotables; ouverture vers l’extérieur et le bas.
- Aucune différence de fonctionnement entre le mode normal et le mode d’urgence.
- Pour l’ouvrir, lever la poignée de verrouillage, pousser la porte vers l’extérieur, et la laisser tomber.
- Pour la fermer, tenir enfoncé le bouton poussoir de contrôle de la de porte jusqu’à ce que la porte monte dans son encadrement, tirer la porte à l’aide de la poignée d’assistance, tirer la poignée de verrouillage vers le bas pour verrouiller la porte, vérifier si celle-ci est véritablement verrouillée en s’assurant que les bandes rouges sur la porte sont alignées sur celles de l’encadrement.

Sorties/Issues Hublots de secours

- Trois, une de chaque côté du fuselage au niveau des ailes (L/R), et une au niveau du plancher à droite (R).
- Pour les ouvrir, enlever la cache en plastique, tenir la poignée d’assistance d’une main, et tirer la poignée de manoeuvre de porte vers l’intérieur pour débloquer le loquet, tirer le dessus de l’issue vers l’intérieur puis lever l’issue jusqu’à l’extérieur de l’encadrement, la faire pivoter et la jeter dehors.

Porte de soute

- Côté gauche arrière du fuselage (L).
- Ne peut être ouverte que de l’extérieur.

DC-3 PORTE DE CABINE PRINCIPALE

- Généralement située sur la côte gauche arrière du fuselage. Certains ont une porte de cabine principale sur le côté droit.
- Escalier intégré.
- Articulée par le bas; ouverture vers l'extérieur et le bas.
- Pour l'ouvrir (normal ou urgence), déverrouiller le loquet (côté gauche de la porte), la chaîne de sécurité tombe, tourner la poignée de porte vers la droite, et pousser la porte vers l'extérieur.
- Pour la, fermer tirer la porte vers le haut jusqu'à l'encadrement par la chaîne de sécurité, tourner la poignée vers la gauche, fixer la chaîne au loquet.
- Certains modèles sont équipés d'une large porte de soute – la porte pivote vers l'extérieur et l'avant.

Nota : La chaîne de sécurité est une courte chaîne fixée à l'intérieur de la cabine et munie d'un loquet de métal utilisé à l'étape finale de la fermeture de la porte. Elle est enlevée de sa position dans la première étape d'ouverture de porte de façon normale. Lors d'une urgence préparée, cette courte chaîne est enlevée lors de la préparation des sorties de secours. L'autre chaîne mentionnée pour la fermeture de la porte est beaucoup plus longue et est utilisée pour retenir la porte pour **l'empêcher de forcer le pentures articulant le bas de la porte.**

Sorties/Issues Hublots de secours

- Deux ou plus au-dessus des ailes, une de chaque côté du fuselage (L/R), et une du côté droit arrière de l'aile (R).
- Pour les ouvrir, enlever la cache en plastique, tourner la poignée vers la droite (pour rompre le fil témoin), pousser le hublot vers le haut et l'extérieur (le hublot est articulé par le haut, mais il doit être retenu à la position ouverte).

Références

- Manuel d'entretien du DC-3
- Manuel des agents de bord de Sioux Narrows Airways

DC-4 PORTE DE CABINE PRINCIPALE

- Côté gauche arrière du fuselage (L).
- Ouverture vers l'extérieur et l'avant.
- Glissière non gonflable, armée au moyen de crochets de sangles fixées aux points d'ancrage correspondants situés sur la paroi du fuselage juste en avant et en arrière de la porte ainsi qu'aux points de fixation sur le plancher.
- Pour l'ouvrir (urgence), tourner les deux poignées de manoeuvre de porte vers le haut jusqu'à la position 90 degrés, pousser la porte vers l'extérieur.
- Le câble d'évacuation en cas d'amerrissage forcé ou atterrissage en eau moins profonde) se trouve derrière un panneau juste au-dessus et légèrement du côté avant de la porte (sert à descendre les deux premières personnes qui devront retenir la glissière non gonflable pendant l'évacuation.

Porte d'entrée avant

- Directement derrière le siège du premier officier, du côté droit du poste de pilotage (R).
- Pour l'ouvrir, tourner la poignée de manoeuvre vers le haut jusqu'à la position ouverte/open, et tirer la porte vers l'intérieur et l'avant. Verrouiller la porte dans la position ouverte.

Sorties / Issues Hublots de secours

- Quatre, 2 à droite et 2 à gauche du fuselage (2L/2R).
- Pour les ouvrir, tourner la poignée vers la droite (pour rompre le fil témoin).Faire pivoter le hublot vers l'intérieur et le haut jusqu'à ce que les articulations se désaccouplent et que le hublot tombe de lui-même (les hublots ne peuvent être ouverts que de l'intérieur de l'avion).
- Les deux hublots arrière sont dotés de câbles d'évacuation en cas d'amerrissage forcé ou atterrissage en eau moins profonde.

Références

- Manuel d'utilisation du DC-4
- Manuel des agents de bord d'Air North Charter & Training Ltd.

INDEX ALPHABETIQUE

FORMATION INITIALE

FORMATION ANNUELLE